

Resultados anuales de IAG del ejercicio 2023

Fuerte crecimiento del beneficio de explotación en 2023 sustentado por una demanda de viajes sólida y sostenible, junto con una inversión continuada en nuestra transformación para impulsar un crecimiento de los beneficios a largo plazo.

Resumen

- Demanda de viajes sólida y sostenida, especialmente en el segmento del ocio.
- Beneficio de explotación del ejercicio 2023 antes de partidas excepcionales de 3.507 millones de euros, significativamente por encima del ejercicio anterior y por encima del 2019 (2022: 1.247 millones de euros; 2019*: 3.253 millones de euros).
- Margen de explotación del 11,9% (2022: 5,4%) impulsado por nuestro programa de transformación.
- La fuerte generación de flujo de caja libre de aproximadamente 1.300 millones de euros se ha traducido en un balance sólido, con una deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales de 1,7 veces (2022: 3,1 veces), por debajo de nuestro objetivo de 1,8 veces a lo largo del ciclo.
- Perspectivas positivas para 2024: confianza en la generación de un flujo de caja libre significativo; la asignación disciplinada de capital mantendrá nuestro sólido balance; compromiso con la creación de valor sostenible y los retornos de efectivo para el accionista.

Aspectos estratégicos destacados

- Crecimiento de la capacidad en 2023 del 22,6% frente a 2022, centrada en nuestros principales mercados del Atlántico Norte y el Atlántico Sur.
- Las iniciativas iniciales de transformación de ingresos y costes impulsan mejoras en nuestra propuesta al cliente.
- Nuestros negocios en España generaron aproximadamente 1.400 millones de euros de beneficio de explotación (2022: aproximadamente 600 millones de euros), lo que demuestra el mayor equilibrio de nuestra cartera de negocios.
- Nuestro negocio de IAG Loyalty, con gran capacidad de generación de efectivo y con elevados márgenes, aumentó sus beneficios un 17%, hasta 280 millones de libras esterlinas, e incorporó 4,9 millones de nuevos miembros (un aumento de nuevos miembros del 17%) durante el ejercicio.
- Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 502 millones de euros en el cuarto trimestre de 2023 (cuarto trimestre de 2022: 477 millones de euros).
- Inversión continua en nuestro personal, con la contratación de 13.000 nuevos empleados en 2023.
- Un tercio de nuestro objetivo de combustible de aviación sostenible para 2030 ya está comprometido.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

“En 2023, IAG aumentó en más del doble su margen de explotación y sus beneficios en comparación con 2022, generó un excelente flujo de caja libre y fortaleció su balance. La capacidad se recuperó hasta acercarse a los niveles previos al COVID-19 en la mayoría de sus principales mercados.

“En 2024, implementaremos nuestra estrategia, generando valor en el negocio a largo plazo. Nos centraremos en fortalecer nuestras aerolíneas y en desarrollar IAG Loyalty, así como otras oportunidades de crecimiento poco intensivas en capital, y lo haremos operando bajo un sólido marco financiero y de sostenibilidad. Nuestras compañías aéreas operan en los mercados más grandes y atractivos del mundo y seguiremos invirtiendo en nuestras marcas para transformar el negocio, mejorar la experiencia del cliente y apoyar la creación de crecimiento sostenible y márgenes de primer nivel.

“Me gustaría dar las gracias a todos los equipos del Grupo por su continuo trabajo y dedicación para llevar a cabo nuestro plan de transformación.”

Resumen financiero:

Resultados estatutarios (millones de euros)	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		Trimestre finalizado el 31 de diciembre	
	2023	2022 ¹	2023	2022 ¹
Total ingresos	29.453	23.066	7.224	6.386
Beneficio de explotación	3.507	1.278	502	477
Beneficio después de impuestos	2.655	431	504	232
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	53,8	8,7		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.837	9.599		
Deudas financieras	16.082	19.984		
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2023	2022¹	2023	2022¹
Total ingresos antes de partidas excepcionales	29.453	23.066	7.224	6.386
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	3.507	1.247	502	477
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	11,9%	5,4%	6,9%	7,5%
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales	2.655	402	504	232
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	50,6	5,6		
Deuda neta	9.245	10.385		
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,7	3,1		
Liquidez total ²	11.624	13.999		

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos.

2 La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas.

*Las cifras de 2019 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material y se han reexpresado por el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo.

La definición de las medidas alternativas de rendimiento del Grupo figura en la nota de Medidas alternativas de rendimiento de los estados financieros consolidados, que incluye: el Flujo de caja libre; la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (“apalancamiento”); y la Rentabilidad sobre el capital invertido. La inversión en inmovilizado se mide como la “Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles” del Estado de flujos de efectivo. El margen de explotación se presenta antes de partidas excepcionales. Todos los demás indicadores de beneficios, ingresos y costes se expresan en base estatutaria, a menos que se indique lo contrario.

Aspectos financieros destacados de 2023

- Se restableció el 95,7% de la capacidad de 2019, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), situándose el cuarto trimestre en el 98,6% de 2019.
- Los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio fueron un 8,2% superiores a los registrados en 2022, con una fuerte recuperación del tráfico de ocio y una recuperación más lenta del tráfico de negocios. El segmento de ocio *premium* siguió registrando muy buenos resultados.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible disminuyeron un 4,4% frente a 2022, debido al aumento de la capacidad de pasajeros y a las iniciativas de transformación, compensando la inflación y las inversiones que estamos realizando en nuestra oferta a los clientes y en nuestros sistemas.
- Los costes unitarios del combustible aumentaron un 0,7% frente a 2022, con precios efectivos del combustible después de las coberturas prácticamente sin cambios desde 2022 y la inversión del Grupo en aviones más eficientes en el consumo de combustible compensando parcialmente el aumento de los costes de los regímenes de comercio de derechos de emisión ETS.
- Beneficio después de impuestos del ejercicio de 2.655 millones de euros (2022: 431 millones de euros).

Perspectivas de negocio

- La demanda sigue siendo sólida, con especial fortaleza en los viajes de ocio. Actualmente tenemos un 92% de los ingresos previstos para el primer trimestre de 2024 cubiertos y más del 62% para el primer semestre de 2024*, por encima de nuestra posición del año pasado.
- Seguimos invirtiendo en nuestros mercados principales y en reforzar nuestras posiciones de liderazgo mundial. Tenemos previsto aumentar la capacidad (AKO) en alrededor de un 7% en 2024. En particular, British Airways continuará reconstruyendo su capacidad de largo radio hasta los niveles anteriores al COVID-19 e Iberia crecerá de forma eficiente en el atractivo y creciente mercado de América Latina.
- Esperamos que nuestros costes unitarios excluyendo el combustible aumenten ligeramente en 2024, a medida que invertimos en nuestros negocios. Nuestro programa de transformación en curso nos ayudará a compensar el impacto de la inflación, mejorar nuestra propuesta al cliente y respaldar la obtención de márgenes y rendimientos de primer nivel a medio plazo.
- Esperamos generar un flujo de caja libre significativo durante el año, antes del efecto favorable de cualquier operación de arrendamiento y sin pagos adicionales de pensiones o amortizaciones significativas de deuda este año. Todo ello neto de la inversión en inmovilizado relacionada con nuestros planes de inversión de aproximadamente 3.700 millones de euros en 2024.

Cumpliendo con nuestra estrategia

Nuestra estrategia está diseñada para generar un crecimiento sostenible de los beneficios con márgenes de primer nivel, cuya combinación esperamos que impulse una rentabilidad sostenible para los accionistas.

Esto se conseguirá centrándonos en tres imperativos estratégicos:

1 Fortalecer nuestro core

Reforzar nuestra cartera de posiciones de liderazgo mundial

IAG cuenta con posiciones de liderazgo en mercados muy atractivos con crecimientos a largo plazo, en particular los valiosos mercados del Atlántico Norte, Atlántico Sur y Doméstico español.

Los mercados de aerolíneas de todo el mundo dieron muestras de gran fortaleza en 2023, a medida que aumentaba la demanda de experiencias y cambiaban las prioridades de estilo de vida tras el COVID-19. Los viajes de ocio han sido el motor más fuerte de la demanda de pasajeros en todas nuestras cabinas. Los viajes de negocios siguen recuperándose más lentamente, en particular en los viajes de corta duración y de corto radio.

Invertir en nuestras posiciones de liderazgo en el mercado

Nos centramos en garantizar un despliegue disciplinado de la capacidad en nuestros mercados. British Airways tiene previsto volver a los niveles previos a la pandemia de capacidad no *premium* en 2024; de la capacidad de largo radio en 2025; y de capacidad *premium*, en 2026. Iberia está desplegando capacidad en un mercado estructuralmente atractivo a largo plazo que está contribuyendo a un crecimiento rentable. Todas nuestras aerolíneas están desarrollando su crecimiento de forma eficiente mediante una combinación de mejora de la utilización de las aeronaves y aviones más modernos de nueva generación.

Invertir en el Atlántico Norte: el mayor mercado del sector de la aviación desde Europa

IAG y sus socios de negocio conjunto tienen una cuota de mercado del 45% en el mercado del Atlántico Norte, que representa el 32% de la capacidad total de IAG por AKO. Volamos a Norteamérica 150 veces al día a 29 destinos, un 30% más que nuestro competidor más cercano.

Aer Lingus

- Aer Lingus tiene la singular ventaja de tener fuertes vínculos culturales y geográficos con su mercado principal de vuelos de largo radio, EE.UU.; además, cuenta con el control fronterizo de EE.UU. previo en el aeropuerto de Dublín.
- 2023: reapertura de Hartford y lanzamiento de Cleveland.
- 2024: ampliación de la red a 21 rutas a EE.UU. y Canadá incluida la reapertura de Mineápolis y la nueva ruta a Denver.

British Airways

- British Airways es líder del mercado de Norteamérica a Londres, un mercado muy valioso y principalmente de tráfico punto a punto.
- 2023: nueva ruta a Cincinnati y vuelta al 100% de la capacidad total anterior al COVID-19.
- 2024: se centrará en las frecuencias y en añadir asientos *premium* para volver a la capacidad anterior al COVID-19 en el Atlántico Norte, tanto *premium* como no *premium*.

* a 25 de Febrero de 2024

Iberia

- Iberia presta servicio a destinos de Norteamérica con fuertes vínculos comerciales o culturales con España.
- 2023: consolidación de las nuevas rutas a Dallas y Washington lanzadas en 2022.
- 2024: crecimiento a Los Ángeles y nuevas inversiones en la madurez de las rutas mediante el refuerzo de su presencia en mercados seleccionados.

LEVEL

- Fuerte crecimiento de las rutas a Boston y Nueva York, a medida que desarrolla el modelo de largo radio y bajo coste desde el valioso mercado de Barcelona. Nueva ruta a Miami en 2024.

La entrega de tres Airbus A321 XLR en 2024 nos permitirá crear una ventaja competitiva frente a los competidores europeos, utilizando nuestra ventaja geográfica para desarrollar nuestra red a bajo coste.

Invertir en el mercado del Atlántico Sur, en pleno crecimiento estructural

IAG y sus socios de negocio conjunto tienen una cuota de mercado del 32% en el atractivo mercado del Atlántico Sur, que representa el 19% de la capacidad total de IAG por AKO. IAG opera 45 vuelos diarios a y desde América Latina.

Iberia

- Iberia tiene fuertes vínculos culturales con América Latina. También está bien situada para aprovechar el creciente tráfico de América Latina a Madrid a medida que aumentan las inversiones y la migración de una población con mayor poder adquisitivo.
- 2023: aumento de las frecuencias a las principales ciudades de los mercados clave de América Latina, como Bogotá, Ciudad de México, Lima, Montevideo y Quito.
- 2024: mayor desarrollo de las frecuencias a los mercados clave.
- El uso del nuevo A350-900 mejora la eficiencia y favorece una mayor utilización, lo que se traduce en una mejora de 10 puntos porcentuales en los costes unitarios de explotación frente a la generación anterior de A340-600.
- Oportunidades para desplegar el A321 XLR a determinadas zonas geográficas y ciudades secundarias.

LEVEL

- Reforzó su red entre Barcelona y América Latina, incluida la reanudación de la ruta de Santiago de Chile. Mayores inversiones en 2024.

British Airways

- Se añadieron frecuencias a Río de Janeiro y un vuelo de enlace a Buenos Aires.

Anunciamos nuestra propuesta de adquisición de Air Europa en 2023, que permitirá el desarrollo de la red en América Latina. Presentamos nuestra solicitud regulatoria a la Comisión Europea en diciembre; esta pasó a la fase 2 a principios de 2024, con una resolución prevista para finales de 2024.

Mercado de corto radio europeo

Este mercado representa el 34% de la capacidad total de IAG y lo operan nuestras aerolíneas de red que ofrecen tráfico de enlace, junto con nuestras eficientes operaciones de bajo coste que proporcionan una combinación de servicios de conexión y punto a punto. Nuestro enfoque disciplinado de la asignación de capital nos da la flexibilidad necesaria para concentrar la inversión con el fin de maximizar el crecimiento sostenible y rentable.

Vueling

- Crecimiento eficiente gracias a una mayor utilización y al aumento del tamaño del fuselaje en la flota existente.
- Reducción de la estacionalidad de su red, centrándose en destinos con sol de invierno.
- Fortalecimiento de su posición en su mercado doméstico en España mediante inversiones en Barcelona y Bilbao.
- Líder en determinados *hubs* europeos, como las rutas de París Orly a España; inversión en las rutas de Londres Gatwick a España.

Resultados sólidos de Iberia Express, incluidos los vuelos a las islas españolas a lo largo del año.

BA Euroflyer inició sus operaciones con su propio certificado de operador aéreo (*Air Operator Certificate*, "AOC") en enero de 2023, centrándose en el mercado del ocio punto a punto en Europa. Su flota aumentó de cinco a 20 aviones durante el año.

Una vez que LEVEL haya formalizado su nuevo AOC, esto da al Grupo una mayor flexibilidad a la hora de considerar sus opciones en las operaciones de corto radio.

Fortalecimiento de nuestra cartera de marcas y negocios de primer nivel

Invertir en nuestros productos y servicios para mejorar la experiencia del cliente

Somos conscientes de la necesidad de seguir invirtiendo en las propuestas de todas nuestras aerolíneas para mejorar la experiencia del cliente. Invertimos en nuestras propuestas para ser competitivos y seguir siendo atractivos para nuestros clientes fieles.

Invirtiendo en nuestra flota:

- 34 aviones entregados en 2023, de los cuales 32 eran de nueva generación, eficientes y sostenibles, con la oferta de asientos a bordo más moderna.
- British Airways tiene ahora el 68% de su flota de largo radio con base en Heathrow equipada con el producto *Club Suite*. En 2024, la atención se centrará en la flota de aviones Boeing 787.
- Iberia está dando un paso más allá en experiencia del cliente con su nueva flota A350, reequipando su flota A330 con sus nuevas cabinas y su flota de la familia A320 con los nuevos compartimentos superiores de equipaje "L".
- En 2023 convertimos 10 opciones de A320neo en entregas en firme en 2028 como aviones de sustitución para nuestra red de corto radio.
- También anunciamos un nuevo pedido de seis Boeing 787-10 que se entregarán a British Airways en 2025 y 2026 para acelerar la recuperación de su capacidad *premium* en aviones de fuselaje ancho; y un nuevo Airbus A350-900 para Iberia.

Invertir en nuestros productos y servicios:

- Aer Lingus pretende maximizar las ventajas de su exclusiva base de clientes con un producto a bordo competitivo, que incluye su asiento business de nueva generación, capacidad de autoservicio digital, así como un servicio diferenciado a través de nuestro programa *Connected Crew*.
- British Airways se centra en invertir en una propuesta *premium* en todas sus cabinas, incluidas sus salas VIP (Londres Heathrow, Edimburgo, Glasgow, Miami, Nueva York JFK), la comida a bordo y el contenido de entretenimiento a bordo. Las inversiones en todos sus clientes en todas las cabinas incluyen un mayor desarrollo de su centro de atención telefónica en Delhi, utilizando mejores sistemas y tecnologías de la información, así como un equipo proactivo de atención al cliente.
- Asimismo, Iberia sigue invirtiendo en su muy valorada propuesta al cliente, por ejemplo en la facturación y en sus salas VIP de Madrid; desplegando nuevos menús Do&Co en todas las cabinas; y avanzando en la digitalización de la experiencia del cliente, en concreto con el asistente personal digital, el asistente de texto de WhatsApp y el asistente de voz inteligente (*Smart Voice*) del centro de llamadas.
- El posicionamiento de Vueling como aerolínea de bajo coste de alto valor añadido se centra en su propuesta digital a lo largo del viaje del cliente: puntos de contacto digitales a lo largo del recorrido en el aeropuerto, mejor autoservicio digital durante interrupciones del servicio y asistencia digital en los canales de atención al cliente.

Durante 2023, el *Net Promoter Score* (“NPS”) de nuestros clientes aumentó muy ligeramente, impulsado positivamente por nuestras inversiones en nuevos productos y servicios, pero afectado negativamente en su mayor parte por el impacto de las interrupciones, muchas de las cuales escapan a nuestro control.

Invertir en nuestras operaciones

La eficacia de las operaciones es uno de los principales factores de satisfacción de los clientes y de los resultados financieros directos (ingresos y costes).

- Iberia sigue ofreciendo un excelente rendimiento operativo. En 2023, Iberia fue la aerolínea más puntual de Europa y la quinta más puntual del mundo, con un OTP (*On-Time Performance*) del 88,6%.
- El OTP de Vueling en 2023 fue del 80,0% tras beneficiarse del enfoque integrado de planificación, programación y operaciones aplicado en los últimos años.
- El OTP de Aer Lingus fue del 67,5%, ya que se vio afectado en particular por problemas de control del tráfico aéreo (ATC) en el Reino Unido y Francia.
- British Airways se vio afectada por problemas similares, además de seguir restableciendo su plena capacidad operativa en Londres Heathrow, con un OTP en 2023 del 59,7%. En consecuencia, se han invertido recursos considerables para mejorar el desempeño y algunas de las primeras iniciativas están empezando a dar resultados:
 - Mejora del OTP en diciembre de 2023, con un 67,2%, y un buen comienzo en 2024. El OTP de British Airways en enero de 2024 subió 16 puntos hasta el 79,8%, significativamente mejor que en enero de 2023 y cercano a los niveles de enero de 2019.
 - Los vuelos de primera hora del día mejoraron hasta el 87% gracias a los recursos dedicados, la planificación integrada, la contratación y formación continuas y la mejora de la gestión del desempeño.
 - Las herramientas integradas del programa de operaciones ya están aportando valor añadido (cuadro de mandos de desempeño, mantenimiento predictivo, programación, asignación de aeronaves).
 - En verano se pondrá en marcha un nuevo modelo de operaciones para el aeropuerto de Londres Heathrow.

Transformar nuestros negocios para impulsar el crecimiento sostenible de los beneficios

Los programas de transformación de IAG están diseñados para crear mejores negocios en cada una de sus compañías operadoras, que sean más eficientes y resilientes con el fin de mantener una ventaja competitiva a largo plazo.

Clientes e innovación

Muchas de nuestras iniciativas de transformación relacionadas con ingresos están impulsadas por la tecnología y los datos. A continuación se ofrecen algunos ejemplos:

- British Airways se encuentra en medio de una importante transformación de sus plataformas digitales comerciales con la que espera obtener importantes efectos beneficiosos en ingresos en los próximos tres años. En 2024 se esperan mejoras en el sitio web “ba.com” y la aplicación de British Airways, incluido un mejor sistema de gestión de contenidos, así como mejoras en el sistema de gestión de ingresos más adelante.
- Iberia está desarrollando su capacidad de personalización, que permitirá una mayor diferenciación de contenidos y optimización del marketing digital.
- Vueling sigue mejorando su oferta al cliente para impulsar los ingresos complementarios mediante el desarrollo de sus paquetes y productos.
- El negocio conjunto con Qatar es una oportunidad para que IAG desarrolle su red y su propuesta al cliente, especialmente en los mercados africano y asiático. Esto incluye una mayor integración comercial, así como mediante el uso de Avios.

Eficiencia

- Las interrupciones fueron una de las principales causas de la inflación de costes en 2023, además de afectar al NPS de los clientes. British Airways ha realizado importantes inversiones para mejorar su puntualidad (*On Time Performance*) en 2024, lo que permitirá ahorrar costes gracias a una mayor productividad y eficiencia, así como reducir los costes de relacionados con el reglamento EU261 y mejorar la satisfacción de los clientes.
- La inversión de IAG en nuevos aviones generará importantes mejoras de la eficiencia, así como efectos favorables en la red. Los aviones de nueva generación suelen ser un 20% más eficientes en el consumo de combustible que la generación anterior, y la superioridad del nuevo A350 de Iberia sobre el A340 está permitiendo añadir más capacidad a América Latina de forma mucho más productiva.
- Además de apoyar el crecimiento de los ingresos, la Nueva Capacidad de Distribución (*New Distribution Capability*) impulsará el ahorro de costes en todas nuestras aerolíneas.
- Los gastos asociados a proveedores externos han experimentado una inflación significativa en los dos últimos años y este es un área de gran interés para todas las áreas de IAG. Se lograrán ahorros mediante el trabajo de los equipos de compras en las áreas de ingeniería y mantenimiento, así como alimentación y bebidas; eficiencias en handling; y la negociación de precios en toda la cadena de suministro.

2 Impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital

Impulsar el crecimiento de IAG Loyalty

Nuestro negocio de fidelización ha seguido ofreciendo unos resultados muy sólidos, respaldando un mayor crecimiento de los beneficios y de los márgenes, así como un sólido flujo de efectivo.

- Beneficio de explotación récord de 280 millones de libras esterlinas, un 17% más interanual y un 59% superior al beneficio de explotación de 2019.
- Gracias a unas mejores interacciones con el cliente a medida que reinvertimos nuestro margen en productos más atractivos:
 - 4,9 millones de nuevos miembros inscritos en 2023 (aumento de nuevos miembros del 17% frente a 2022) para apoyar el crecimiento futuro del valor.
 - Se están acumulando más Avios gracias a la demanda para volar con nuestras aerolíneas y a las sólidas alianzas con terceros, con un aumento de la emisión del 37%.
 - Se están canjeando más Avios gracias al aumento de nuestra oferta: 27 vuelos sólo con Avios a una selección de 11 destinos populares; o utilizando Avios como método de pago para BA Holidays (cerca del 20% de los viajes vendidos han utilizado Avios como parte del pago).
 - Oportunidad de seguir desarrollando BA Holidays como parte de un ecosistema de fidelización integrado.

Desarrollar nuestras asociaciones estratégicas con aerolíneas

IAG también busca generar valor de inversiones poco intensivas en capital a través de sus asociaciones estratégicas con aerolíneas, principalmente mediante negocios conjuntos que proporcionan a los clientes una red mundial de destinos y vuelos.

- En 2023 Iberia se unió al negocio conjunto de Qatar (QJB) y lanzó un servicio de Madrid a Doha.
- Como resultado, el QJB se convirtió en el mayor negocio conjunto del mundo por número de países, con Qatar aportando una sólida red en África y Asia.
- En 2024, British Airways ofrecerá dos vuelos diarios a Doha, lo que permitirá a sus pasajeros acceder a esta sólida red.
- Iberia también empezará a volar a Tokio en 2024 como parte del negocio conjunto de Siberia y British Airways volverá a tener dos vuelos diarios a dicho destino en verano.

3 Operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado

Líder del sector en emisiones netas cero (*Net Zero*)

Seguimos defendiendo el impacto social positivo de la aviación. En concreto, seguimos avanzando en nuestras iniciativas para alcanzar nuestros objetivos de sostenibilidad:

- IAG ha sido galardonada con el premio *Eco-Airline* del año por *Air Transport World* por su liderazgo en el sector y el mejor programa de su clase de combustibles de aviación sostenibles (combustibles SAF).
- Estamos desempeñando un papel activo en los debates de la UE y Reino Unido sobre combustibles SAF, en particular en torno al diseño del mandato y los posibles mecanismos de fijación de precios.
- IAG fue el tercer mayor usuario mundial de combustibles SAF en 2023. Ahora hemos anunciado nuestra mayor compra de combustibles SAF con Twelve, para suministrar combustibles SAF avanzados en energía a líquido (*power-to-liquid*) con una reducción de emisiones en el ciclo de vida de al menos el 80%. Nuestro compromiso total de combustible SAF contratado se sitúa ahora en aproximadamente un tercio de nuestro objetivo para 2030.
- Invertimos en 178 aviones nuevos entre 2023 y 2028. Por lo general, los nuevos aviones consumen alrededor de un 20% menos de combustible que la generación anterior y son mucho más silenciosos. El 24% de la flota de corto radio de IAG es actualmente de nueva generación y el 42% de la de largo radio.
- La intensidad de emisiones de carbono se redujo en un 3,6% interanual y se sitúa más de un 10% por debajo de los niveles de 2019.
- CORSIA y ETS: IAG gastó 264 millones de euros en créditos de emisiones de carbono en 2023 y apoya el sistema mundial de compensación CORSIA propuesto.

Asignación del capital y gestión del balance disciplinadas

Históricamente IAG ha obtenido una Rentabilidad sobre el capital invertido líder en el mercado gracias a su disciplinada asignación de capital a sus compañías operadoras. Como se comunicó en nuestro Día de los Mercados de Capitales de 2023, a través de nuestra estrategia nos marcamos como objetivo los siguientes parámetros para el Grupo a medio plazo:

- Márgenes de explotación del 12% al 15%.
- Rentabilidad sobre el capital invertido del 13% al 16%.
- Crecimiento orgánico medio anual de su capacidad del 4% al 5% entre 2024 y 2026.

Nuestros resultados operativos y financieros en 2023 nos han permitido reforzar el balance, al tiempo que invertimos en nuestra transformación continua. Terminamos el año con un apalancamiento de 1,7 veces, por debajo de nuestro objetivo de 1,8 veces a lo largo del ciclo.

Dada la fuerte capacidad de generación de efectivo del Grupo, en 2024 esperamos generar un significativo flujo de caja libre, antes del efecto beneficioso de cualquier operación de arrendamiento y tras una inversión en inmovilizado de aproximadamente 3.700 millones de euros en el ejercicio.

Esto se ve reforzado por el hecho de que no tenemos pagos adicionales de pensiones ni amortizaciones de deuda no relacionada con aeronaves en 2024.

Nuestra primera prioridad es conservar la solidez de nuestro balance.

Continuaremos invirtiendo en nuestro negocio para apoyar el crecimiento sostenible y los márgenes.

Estamos comprometidos con la creación de valor sostenible y los retornos de efectivo para el accionista.

LEI: 959800TZHQRUSH1ESL13

Declaraciones de carácter prospectivo:

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

Las declaraciones prospectivas usan con frecuencia términos tales como “espera”, “cree”, “puede”, “hará”, “podría”, “debería”, “continúa”, “pretende”, “proyecta”, “tiene como objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla”, “prevé”, “anticipa”, u otras palabras de significado similar, o sus negativas. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de explotación 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 esperadas, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes de negocio del Grupo, y sus hipótesis, expectativas, objetivos y resistencia con respecto a los escenarios climáticos. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar ninguna declaración prospectiva para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los económicos y geopolíticos, de mercado, normativos, climáticos, de la cadena de suministro u otros acontecimientos externos significativos, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de “Gestión de riesgos y principales factores de riesgo” incluida en el Informe y cuentas anuales de 2022 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible 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 OGB
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	25.810	19.458	32,6 %	6.293	5.438	15,7 %
Ingresos de carga	1.156	1.615	(28,4)%	290	399	(27,3)%
Otros ingresos	2.487	1.993	24,8 %	641	549	16,8 %
Total ingresos	29.453	23.066	27,7 %	7.224	6.386	13,1 %
Gastos de personal	5.423	4.647	16,7 %	1.438	1.230	16,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.557	6.120	23,5 %	1.978	1.720	15,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.849	2.971	29,6 %	958	828	15,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.308	1.890	22,1 %	546	499	9,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.509	2.101	19,4 %	647	594	8,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	1.058	950	11,4 %	270	280	(3,6)%
Gastos comerciales	1.155	920	25,5 %	304	249	22,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.063	2.070	(0,3)%	555	539	3,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material ¹	(2)	(22)	(90,9)%	13	9	44,4 %
Diferencias de cambio	26	141	(81,6)%	13	(39)	nm
Gastos totales de explotación	25.946	21.788	19,1 %	6.722	5.909	13,8 %
Beneficio de explotación	3.507	1.278	nm	502	477	5,2 %
Gastos financieros	(1.113)	(1.017)	9,4 %	(246)	(294)	(16,3)%
Ingresos financieros	386	52	nm	101	41	nm
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(11)	81	nm	(11)	(51)	(78,4)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	103	26	nm	26	7	nm
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	176	(115)	nm	112	190	(41,1)%
Otros ingresos no operativos ¹	8	110	(92,7)%	(43)	(121)	(64,5)%
Gastos totales no operativos netos	(451)	(863)	(47,7)%	(61)	(228)	(73,2)%
Beneficio antes de impuestos	3.056	415	nm	441	249	77,1 %
Impuestos	(401)	16	nm	63	(17)	nm
Beneficio después de impuestos del ejercicio	2.655	431	nm	504	232	nm

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de explotación. En consecuencia, para el ejercicio y trimestre finalizados el 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reclasificado ganancias de 22 millones de euros euros y pérdidas de 9 millones de euros respectivamente de Otros ingresos no operativos a Gastos de explotación. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	25.810	19.458	32,6 %	6.293	5.438	15,7 %
Ingresos de carga	1.156	1.615	(28,4)%	290	399	(27,3)%
Otros ingresos	2.487	1.993	24,8 %	641	549	16,8 %
Total ingresos	29.453	23.066	27,7 %	7.224	6.386	13,1 %
Gastos de personal	5.423	4.647	16,7 %	1.438	1.230	16,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.557	6.120	23,5 %	1.978	1.720	15,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.849	2.971	29,6 %	958	828	15,7 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.308	1.890	22,1 %	546	499	9,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.509	2.101	19,4 %	647	594	8,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	1.058	973	8,7 %	270	280	(3,6)%
Gastos comerciales	1.155	920	25,5 %	304	249	22,1 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.063	2.078	(0,7)%	555	539	3,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material ¹	(2)	(22)	(90,9)%	13	9	44,4 %
Diferencias de cambio	26	141	(81,6)%	13	(39)	nm
Gastos totales de explotación	25.946	21.819	18,9 %	6.722	5.909	13,8 %
Beneficio de explotación	3.507	1.247	nm	502	477	5,2 %
Gastos financieros	(1.113)	(1.017)	9,4 %	(246)	(294)	(16,3)%
Ingresos financieros	386	52	nm	101	41	nm
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(11)	81	nm	(11)	(51)	(78,4)%
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	103	26	nm	26	7	nm
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	176	(115)	nm	112	190	(41,1)%
Otros ingresos no operativos ¹	8	110	(92,7)%	(43)	(121)	(64,5)%
Gastos totales no operativos netos	(451)	(863)	(47,7)%	(61)	(228)	(73,2)%
Beneficio antes de impuestos	3.056	384	nm	441	249	77,1 %
Impuestos	(401)	18	nm	63	(17)	nm
Beneficio después de impuestos	2.655	402	nm	504	232	nm
Indicadores operativos	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	323.111	263.592	22,6 %	80.818	71.048	13,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	275.727	215.749	27,8 %	67.648	59.125	14,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	85,3	81,8	3,5ptos	83,7	83,2	0,5ptos
Cifras de pasajeros (miles)	115.559	94.726	22,0 %	28.011	25.222	11,1 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	4.666	3.980	17,2 %	1.304	1.090	19,6 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	596	561	6,2 %	157	153	2,6 %
Despegues	714.562	619.122	15,4 %	176.149	162.285	8,5 %
Horas bloque (horas)	2.137.749	1.781.829	20,0 %	532.055	473.511	12,4 %
Plantilla media	69.762	59.800	16,7 %	n/a	n/a	n/a
Aviones en servicio	582	558	4,3 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,36	9,02	3,8 %	9,30	9,20	1,1 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,99	7,38	8,2 %	7,79	7,65	1,7 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	24,77	40,58	(38,9)%	22,24	36,61	(39,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,34	2,32	0,7 %	2,45	2,42	1,1 %
Costes unitarios excluido el combustible / AKO (céntimos de €)	5,69	5,96	(4,4)%	5,87	5,90	(0,4)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	8,03	8,28	(3,0)%	8,32	8,32	- %

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de explotación. En consecuencia, para el ejercicio y trimestre finalizados el 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reclasificado ganancias de 22 millones de euros y pérdidas de 9 millones de euros respectivamente de Otros ingresos no operativos a Gastos de explotación. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos.

ANÁLISIS FINANCIERO

En el comentario que figura a continuación, se hace referencia en determinadas secciones a las variaciones con respecto a 2019 para facilitar la comprensión, debido a las importantes reducciones de capacidad que las compañías aéreas del Grupo realizaron como consecuencia del impacto de la pandemia COVID-19 en el periodo comprendido entre 2020 y 2022. Se prevé que 2023 sea el último año para el que se requiera un análisis con respecto a 2019.

Capacidad de IAG

En 2023, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 22,6% frente a 2022. Durante el ejercicio, la capacidad operada fue del 95,7% frente al nivel de 2019, y a finales de año la capacidad se había restablecido casi totalmente hasta los niveles de 2019, alcanzando el 98,6% de 2019 en el último trimestre.

Capacidad operada por región

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023	AKO incr./ (dism.) frente a 2022	AKO incr./ (dism.) frente a 2019	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) frente a 2022	Incr./ (dism.) frente a 2019
Doméstico	7,8 %	8,4 %	89,5	4,0ptos	2,3ptos
Europa	15,4 %	(3,1)%	85,9	4,4ptos	2,3ptos
Norteamérica	23,0 %	3,2 %	82,9	3,6ptos	(1,2)ptos
Latinoamérica y el Caribe	18,8 %	(1,7)%	87,6	2,5ptos	1,2ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	32,2 %	1,1 %	83,3	2,2ptos	0,3ptos
Asia-Pacífico	258,0 %	(59,7)%	88,4	4,4ptos	2,6ptos
Total red	22,6 %	(4,3)%	85,3	3,5ptos	0,7ptos

Aunque la capacidad se restableció por completo en la mayoría de los mercados de IAG, la recuperación en la región de Asia-Pacífico fue más lenta, debido a la posterior relajación de las restricciones por el COVID-19 en la región.

Capacidad operada por aerolínea

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023	AKO incr./ (dism.) frente a 2022	AKO incr./ (dism.) frente a 2019	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) frente a 2022	Incr./ (dism.) frente a 2019
Aer Lingus	20,3 %	4,4 %	80,6	3,7ptos	(1,2)ptos
British Airways	28,1 %	(9,9)%	83,6	3,8ptos	0,0ptos
Iberia	18,5 %	3,2 %	87,2	3,0ptos	0,0ptos
LEVEL	33,1 %	(32,8)%	93,4	3,7ptos	9,5ptos
Vueling	10,5 %	8,5 %	91,4	4,2ptos	4,5ptos
Grupo	22,6 %	(4,3)%	85,3	3,5ptos	0,7ptos

En 2023, British Airways solo había restablecido el 90,1% de su capacidad total de 2019, ya que la mayor parte de la capacidad del Grupo a la región de Asia-Pacífico, cuya recuperación tras la pandemia de COVID-19 fue más lenta, en 2019 fue operada por British Airways. La capacidad de British Airways también se vio afectada por la retirada acelerada de su flota Boeing 747-400 durante la pandemia de COVID-19 y está previsto que British Airways restablezca aún más su capacidad en 2024 y 2025. La reducción de LEVEL con respecto a 2019 está relacionada con la interrupción de las operaciones desde París Orly en 2020, con un aumento de la capacidad operada por LEVEL en Barcelona del 32,4% frente a 2019.

Doméstico y Europa

La capacidad y el número de pasajeros en los mercados Domésticos de IAG, que se encuentran principalmente dentro de España peninsular y hacia las islas Canarias y Baleares, aumentaron en línea con la fuerte demanda de ocio, con una capacidad un 7,8% superior a 2022, y con un mayor coeficiente de ocupación de pasajeros del 89,5%, que subió 4,0 puntos respecto al año anterior. La capacidad y el coeficiente de ocupación de pasajeros también fueron superiores a los de 2019, con un aumento del 8,4% y de 2,3 puntos, respectivamente.

La capacidad del Grupo en Europa fue un 15,4% superior a la de 2022, impulsada también por la demanda de viajes de ocio. Aer Lingus comenzó sus vuelos a Brindisi, Kos y Olbia. British Airways amplió los vuelos de su filial BA Euroflyer, que se puso en marcha en el aeropuerto de Londres Gatwick en 2022, con nuevas rutas como Corfú, Mykonos, Innsbruck y Fuerteventura. Las nuevas rutas de Vueling incluyen un servicio de Barcelona a Rovaniemi (Finlandia) y la aerolínea añadió un avión más a su base de Bilbao, con el lanzamiento de seis nuevas rutas. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó 4,4 puntos respecto a 2022, hasta el 85,9%, y subió 2,3 puntos respecto a 2019.

Norteamérica

Las aerolíneas del Grupo lanzaron nuevas rutas y aumentaron los servicios a Norteamérica, uno de los principales focos de beneficios del Grupo, con una capacidad un 23,0% superior a la de 2022 y un 3,2% superior a la de 2019. Aer Lingus inició vuelos a Cleveland y reanudó su ruta a Hartford (Connecticut), junto con frecuencias adicionales a Los Ángeles, Seattle, Orlando y Washington DC. La aerolínea reanudará su servicio a Mineápolis y lanzará una nueva ruta a Denver en 2024. British Airways lanzó servicios desde Londres Heathrow a Cincinnati y desde Londres Gatwick a Vancouver, un destino ya ofrecido desde su *hub* de Londres Heathrow. La aerolínea planea nuevos aumentos en 2024, incluyendo doblar sus conexiones a San Diego en verano. Iberia aumentó sus rutas a Dallas y Washington, recientemente lanzadas, a vuelos durante todo el año. LEVEL aumentó su capacidad a Norteamérica en un 23,8% en 2023 y en 2024 la aumentará aún más, con una nueva ruta de Barcelona a Miami y aumentos significativos de capacidad a Boston, Los Ángeles y Nueva York, JFK. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región subió 3,6 puntos respecto a 2022, hasta el 82,9%, y se situó 1,2 puntos por debajo de 2019.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

Otro de los principales focos de beneficios internacionales de IAG es la región de Latinoamérica y el Caribe, que incluye la red de 20 vuelos diarios de Iberia a la región y los vuelos de British Airways al Caribe. British Airways lanzó vuelos desde Londres Gatwick a Aruba y Guyana. Iberia aumentó su capacidad a ciudades principales como Bogotá, Lima, Ciudad de México, Montevideo y Quito. LEVEL aumentó su ruta a Santiago de Chile para operar vuelos durante todo el año; la capacidad de LEVEL a la región aumentó un 45,4% frente a 2022. La capacidad de IAG en LACAR creció un 18,8% con respecto a 2022, aunque aún se situó un 1,7% por debajo de 2019, a raíz de la retirada de aviones a causa de la pandemia de COVID-19; en 2024 se entregarán aeronaves de largo radio adicionales. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región, del 87,6%, aumentó 2,5 puntos respecto a 2022 y subió 1,2 puntos frente a 2019.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

La capacidad hacia esta región aumentó un 32,2% con respecto a 2022 y un 1,1% con respecto a 2019. BA Euroflyer inauguró un servicio desde Londres Gatwick a Sharm El Sheij. British Airways inició vuelos desde Londres Gatwick a Accra y la aerolínea reanudará sus vuelos a Abu Dabi en 2024. Iberia inició servicios a El Cairo y lanzó una nueva ruta a Doha, que servirá para desarrollar su red con su socia, Qatar Airways. Las nuevas rutas de Vueling desde Barcelona incluyen Luxor y Sharm El Sheij. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó 2,2 puntos con respecto a 2022 hasta el 83,3%, y subió 0,3 puntos con respecto a 2019.

Asia-Pacífico

Durante 2023, Asia-Pacífico siguió siendo la región que menos se ha recuperado desde el COVID-19, ya que las restricciones vinculadas a la pandemia se levantaron más tarde que en otros mercados y la recuperación de la industria ha sido más lenta. Los servicios de British Airways a Shanghái y Pekín se reanudaron en la temporada de viajes de verano de 2023 y durante el año la aerolínea aumentó las frecuencias a Hong Kong y Tokio Haneda. Iberia reabrirá su ruta a Tokio en octubre de 2024. Los aumentos durante 2023 se tradujeron en una capacidad un 258,0% superior a la de 2022, aunque todavía es un 59,7% inferior a la de 2019, con un crecimiento del coeficiente de ocupación de pasajeros en la región de 4,4 puntos respecto a 2022, hasta el 88,4%, y de 2,6 puntos respecto a 2019.

Bases de preparación

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de este informe (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha realizado una modelización exhaustiva, que incluye la consideración de un escenario pesimista grave, pero plausible. Habiendo analizado estos escenarios y sensibilidades, y las necesidades de financiación de aeronaves del Grupo, los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen acogiéndose al principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados.

Resumen

El Grupo pudo restablecer sustancialmente su capacidad en comparación con 2019 y experimentó una recuperación en todos sus negocios, con especial fortaleza en España y el Atlántico Norte y Sur. Los gastos de combustible fueron sustancialmente más altos que en 2019 y el Grupo también se enfrentó a una mayor inflación de los gastos asociados a proveedores. El Grupo fue capaz de compensar con éxito ambos desafíos gracias a unos ingresos de alta calidad y cada vez más diversificados, y a la continua transformación de sus negocios. El resultado neto fue un Beneficio de explotación del ejercicio de 3.507 millones de euros, frente a un Beneficio de explotación de 1.278 millones de euros en 2022. El Beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 2.655 millones de euros, frente a un beneficio de 431 millones de euros en 2022.

Beneficio del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	3.507	1.278	2.229
Beneficio antes de impuestos	3.056	415	2.641
Beneficio después de impuestos	2.655	431	2.224

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de explotación. En consecuencia, para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 22 millones de euros de ganancias de Otros ingresos no operativos a Gastos de explotación. No hay impacto en el Beneficio antes o después de impuestos.

Resumen de partidas excepcionales

El Grupo utiliza Medidas alternativas de rendimiento (MAR) para analizar los resultados subyacentes del negocio excluyendo las partidas excepcionales, que son aquellas que en opinión de la dirección deben ser reveladas por separado en virtud de su tamaño o incidencia a la hora de entender los resultados financieros de la entidad.

No hubo partidas excepcionales en 2023. En 2022, el Grupo registró partidas excepcionales relativas a la reversión parcial de una multa impuesta a British Airways en 2010 y a la reversión del deterioro de determinados aviones que volvieron a ponerse en servicio en 2022.

A continuación se ofrece un resumen de las partidas excepcionales relativas a 2022, con detalle adicional incluido en la sección de Medidas alternativas de rendimiento, incluyendo un desglose de las partidas excepcionales por compañía operadora.

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	2023	2022
Propiedad, TI y otros gastos	Reversión de la multa	-	23
Depreciación, amortización y deterioro	Reversión del deterioro de flota y activos asociados	-	8
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	-	(2)

El Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 2023 fue de 3.507 millones de euros; es decir, 2.260 millones de euros superior al Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 1.247 millones de euros de 2022, impulsado por el aumento de la capacidad y unos mayores ingresos, netos de mayores gastos de explotación, como se detalla a continuación. El Beneficio después de impuestos y antes de partidas excepcionales fue de 2.655 millones de euros, superior en 2.253 millones de euros al beneficio de 2022, que fue de 402 millones de euros.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2023	2022 ¹	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	3.507	1.247	2.260
Beneficio antes de impuestos	3.056	384	2.672
Beneficio después de impuestos	2.655	402	2.253

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de explotación. En consecuencia, para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 22 millones de euros de ganancias de Otros ingresos no operativos a Gastos de explotación. No hay impacto en el Beneficio antes o después de impuestos.

Ingresos

Millones de euros	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)
Ingresos de pasaje	25.810	6.352	32,6 %
Ingresos de carga	1.156	(459)	(28,4)%
Otros ingresos	2.487	494	24,8 %
Total ingresos	29.453	6.387	27,7 %

Los ingresos totales aumentaron 6.387 millones de euros con respecto a 2022, con un efecto adverso de los movimientos en los tipos de cambio de 490 millones de euros, debido principalmente a la conversión de los resultados de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros, lo que dio lugar a una variación adversa de 379 millones de euros frente a 2022.

Ingresos de pasaje

El aumento de los Ingresos de pasaje de 6.352 millones de euros, o el 32,6%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros del 22,6%, impulsado por mayores *yields* y coeficientes de ocupación más altos que en 2022. El crecimiento de los Ingresos de pasaje estuvo ligado a la reapertura de los mercados, a la fuerte demanda de ocio y al aumento de los precios de los billetes para reflejar la subida de los precios del combustible y la inflación en los precios de los proveedores. La recuperación de los viajes de negocios fue más lenta que la de los viajes de ocio, mientras el segmento de ocio *premium* del Grupo siguió registrando buenos resultados.

El coeficiente de ocupación de pasajeros del año, del 85,3%, fue 3,5 puntos superior al de 2022 y 0,7 puntos superior al de 2019. El *yield* de pasaje, medido como ingresos por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), fue un 3,8% superior al de 2022 y un 19,0% superior al de 2019. El ingreso unitario de pasaje resultante (ingreso de pasaje por AKO) para el año fue un 8,2% mayor que el de 2022 y un 20,1% más alto que en 2019.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 1.156 millones de euros, fueron un 28,4% inferiores a los de 2022. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 17,2% superiores a los del año anterior, a medida que las aerolíneas del Grupo restablecían aún más sus operaciones, lo que dio lugar a un aumento de la capacidad tanto de pasajeros como de carga. Los *yields* de carga, medidos como ingresos de carga por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 38,9% inferiores a los de 2022, lo que refleja el crecimiento sustancial de la capacidad global de carga en todo el sector, junto con una demanda de mercado más suave, reflejo de las condiciones macroeconómicas. En 2022, los *yields* de carga se habían beneficiado de la interrupción en las cadenas de suministro globales, y de la interrupción del transporte marítimo, particularmente en la primera mitad del año. Los *yields* de carga se beneficiaron de un crecimiento de los productos *premium*, propiciado por la apertura de una nueva instalación de carga *premium* en Londres Heathrow. En Madrid, se completó la inversión de IAG Cargo en una instalación de handling de productos perecederos, lo que aumentó aún más la capacidad de handling de carga.

Los Ingresos de carga aumentaron en 39 millones de euros, o un 3,5% frente a 2019. El aumento fue impulsado principalmente por un aumento del 23,8% en los *yields* de carga en comparación con 2019, que incluyó el impacto de las iniciativas de transformación. Los mayores *yields* de carga compensaron con creces una disminución de los volúmenes, que fueron un 16,4% inferiores a los de 2019, debido principalmente a una demanda más débil del mercado y a la reducción de la capacidad de carga, en particular de la región de Asia-Pacífico.

Otros ingresos

Uno de los imperativos estratégicos del Grupo es impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital, siendo el crecimiento de IAG Loyalty una prioridad particular. El impacto del crecimiento de IAG Loyalty contribuye tanto a los Ingresos de pasaje de las aerolíneas como a Otros ingresos, a través tanto de la emisión como del canje de su moneda de fidelización, Avios. IAG Loyalty volvió a registrar un fuerte año de crecimiento en el número de miembros que acumulan Avios, incluido a través de su asociación con American Express. La partida de Otros ingresos de IAG Loyalty aumentó un 61% con respecto a 2022, hasta los 524 millones de euros.

Las mayores fuentes de Otros ingresos del Grupo son los negocios de BA Holidays y de mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO) de Iberia. Los ingresos de BA Holidays crecieron en línea con el aumento continuado de la actividad de vuelo y los ingresos por servicios de vacaciones y hoteles aumentaron en 133 millones de euros, hasta 938 millones de euros. El negocio de MRO de Iberia experimentó un aumento de la actividad de mantenimiento de motores para terceras aerolíneas, con un incremento de los ingresos por servicios de mantenimiento y revisión de 155 millones de euros, hasta 683 millones de euros. Los ingresos por servicios de handling en tierra se mantuvieron estables con respecto a 2022, en 195 millones de euros. Tras un proceso de licitación competitivo para los contratos de handling en tierra, la resolución final en septiembre de 2023 resultó en la pérdida de contratos de handling a terceros en ocho aeropuertos para Iberia y, como resultado, Iberia experimentará una reducción de la actividad y de los ingresos de handling en tierra en 2024.

En conjunto, la partida de Otros ingresos aumentó un 24,8% durante el ejercicio con respecto a 2022 hasta los 2.487 millones de euros y un 29,5% más alta que en 2019.

Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación aumentaron de 21.788 millones de euros en 2022 a 25.946 millones de euros en 2023, debido al mayor volumen de vuelos y número de pasajeros y después del efecto favorable de los movimientos de tipos de cambio que ascendió a 408 millones de euros, de los cuales 351 millones de euros están relacionados con la conversión de los gastos de explotación de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros.

Gastos de personal

Millones de euros	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)
Gastos de personal	5.423	776	16,7 %

El aumento de los Gastos de personal de 776 millones de euros, o un 16,7% frente a 2022, refleja el restablecimiento continuado de la capacidad del Grupo y el consiguiente aumento del número de empleados, así como la inversión en el *hub* de British Airways de Londres para mejorar el rendimiento operativo. La plantilla media del ejercicio fue de 69.762, un aumento de 9.962 o un 16,7% frente a 2022. El Grupo llegó a acuerdos salariales con la gran mayoría de sus grupos sindicales y empleados durante 2023.

En términos unitarios por AKO, los Gastos de personal descendieron un 4,8% respecto a 2022.

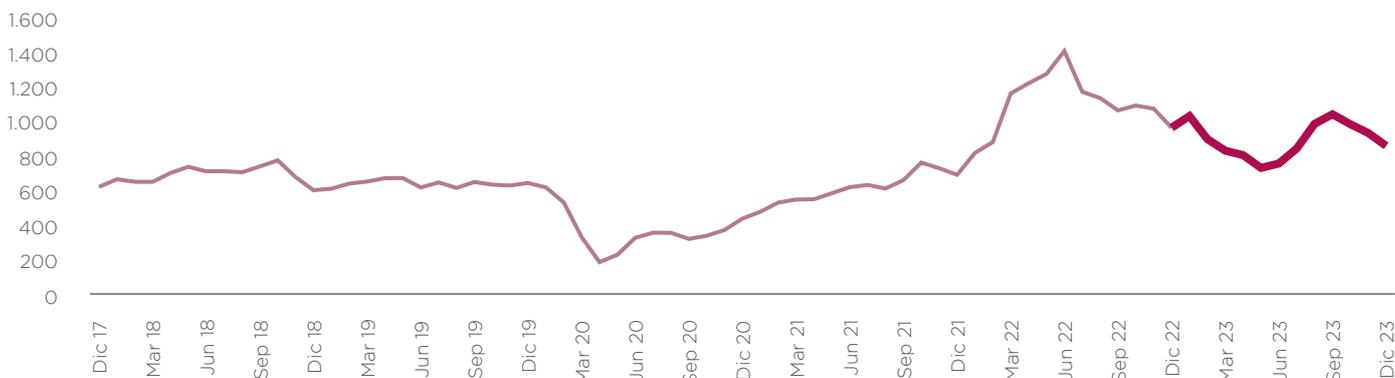
Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.557	1.437	23,5 %

Los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 1.437 millones de euros frente a 2022, debido principalmente al aumento del volumen de vuelos. En 2022, el impacto del considerable aumento de los precios del combustible, tras la invasión rusa de Ucrania en febrero de ese año, se vio mitigado por el programa de coberturas de combustible del Grupo. En 2023, aunque los precios del combustible al contado medios relacionados con contratos de compra de combustible fueron un 17% inferiores a los de 2022, el impacto de las coberturas fue neutro, por lo que el precio efectivo del combustible tras las coberturas del Grupo fue similar al del ejercicio anterior. Los movimientos de los tipos de cambio supusieron únicamente 6 millones de euros de dicho aumento, con el impacto de un dólar estadounidense más débil frente al euro y la libra esterlina compensado por el cambio de divisas entre la libra esterlina y el euro. Dentro de los Gastos de combustible y derechos de emisión, el coste del cumplimiento de los regímenes de derechos de emisión fue de 238 millones de euros, un aumento frente a los 134 millones de 2022, lo que refleja tanto el mayor nivel de capacidad volada como los precios de mercado de dichos regímenes y la reducción de los derechos gratuitos emitidos en la UE y Reino Unido.

En base unitaria, por AKO, los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron un 0,7% respecto a 2022.

Tendencia del precio de combustible (\$/tonelada métrica)



Coberturas de combustible

El Grupo trata de reducir el impacto de la volatilidad de los precios de las materias primas cubriendo los precios por adelantado. La política de coberturas de combustible actual del Grupo fue aprobada por el Consejo originalmente en mayo de 2021 (y ha sido revisada periódicamente por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para comprobar su idoneidad) y está diseñada para proporcionar flexibilidad para responder tanto a reducciones significativas inesperadas en la demanda de viajes o la capacidad y/o cambios materiales o repentinos en los precios del combustible para aeronaves. La política permite la diferenciación dentro del Grupo, para ajustarse a la naturaleza de cada compañía operadora, y el uso de opciones de compra (*call options*) para una parte de la cobertura realizada. La política funciona sobre una base de dos años consecutivos, con una cobertura de hasta el 60% de las necesidades previstas en los primeros 12 meses y de hasta el 30% en los 12 meses siguientes, y con flexibilidad para que las aerolíneas de bajo coste del Grupo adopten una cobertura de hasta el 75% en los primeros 12 meses. Para todas las aerolíneas del Grupo, la cobertura entre 25 y 36 meses por adelantado solo se realiza en circunstancias excepcionales.

Consumo de combustible

El Grupo continuó beneficiándose de la reducción en el consumo de combustible, asociada a la inversión en nueva flota, con 35 aviones de nueva generación y más eficientes en el consumo de combustible puestos en servicio durante el año. El aumento de los coeficientes de ocupación de pasajeros con respecto a 2022 también contribuyó a reducir la intensidad de emisiones de carbono, medida en gramos de CO₂ por pasajero kilómetro, que descendió un 3,6% con respecto a 2022.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.849	878	29,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.308	418	22,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.509	408	19,4 %
Propiedad, TI, y otros gastos ¹	1.058	108	11,4 %
Gastos comerciales	1.155	235	25,5 %
Diferencias de tipos de cambio	26	(115)	(81,6)%
Total Gastos asociados a proveedores	10.905	1.932	21,5 %

¹ En 2022 incluye un ingreso excepcional de 23 millones de euros relacionado con la anulación parcial de la multa histórica, más los intereses devengados, impuesta inicialmente por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas y que se había reconocido como un gasto excepcional en 2010. En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se ofrece más información.

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 1.932 millones de euros, o un 21,5%, hasta los 10.905 millones de euros, ligeramente por debajo del aumento de la capacidad. Los Gastos asociados a proveedores se vieron afectados por los altos niveles continuados de inflación y los costes por interrupciones, aunque el impacto se vio parcialmente mitigado por las iniciativas de compras y transformación del Grupo.

Los Gastos asociados a proveedores incluyen un gasto por diferencias de cambio de 26 millones de euros en 2023, frente a un gasto por diferencias de cambio de 141 millones de euros en el ejercicio anterior. El 2022 se vio afectado por un fortalecimiento significativo del dólar estadounidense frente a la libra esterlina y al euro respecto a 2021. El impacto total de las divisas en los Gastos asociados a proveedores, incluidas las diferencias de cambio, fue favorable en 298 millones de euros frente a 2022, incluyendo un impacto favorable de 163 millones de euros relacionado con la conversión de los gastos asociados a proveedores de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros y el cargo de 141 millones de euros por diferencias de cambio favorables mencionado anteriormente.

En base unitaria, por AKO, los Gastos asociados a proveedores disminuyeron un 1,1% frente a 2022.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad engloban la Depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material y de los activos intangibles, incluidos los activos por derecho de uso, y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.

Millones de euros	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)
Depreciación, amortización y deterioro	2.063	(7)	(0,3)%
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	20	(90,9)%
Costes de propiedad ¹	2.061	13	0,6 %

¹ En 2022 incluye un ingreso excepcional de 8 millones de euros relacionado con la reversión parcial de un deterioro de activos de flota que fueron retirados previamente en 2020. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2022 se debe principalmente al aumento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al restablecimiento de la capacidad y a las entregas de 34 aeronaves nuevas en el año. La Ganancia neta por venta de inmovilizado material fue de 2 millones de euros, lo que refleja la enajenación de aeronaves retiradas del servicio y sus correspondientes piezas de repuesto. En base unitaria por AKO, los Costes de propiedad descendieron un 18,2% frente a 2022, reflejando principalmente el restablecimiento de la capacidad y mejoras en la utilización de las aeronaves.

Flota de aviones

En 2023, la flota en servicio aumentó en 24 aviones: 37 aviones entraron en servicio y otros 13 aviones fueron retirados. De las aeronaves que entraron en servicio, cinco volvieron a entrar en servicio tras haber sido paradas previamente y dos se entregaron a finales de 2022. En total, se entregaron 34 aeronaves durante el año, de las cuales cuatro entraron en servicio a principios de 2024.

Número de flota

Número de flota en servicio	2023	2022	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Corto radio	389	381	2,1 %
Largo radio	193	177	9,0 %
	582	558	4,3 %

Además de la flota en servicio, el Grupo contaba con otras nueve aeronaves fuera de servicio, de las cuáles cinco estaban a la espera de enajenación o devolución a los arrendadores y cuatro, que habían sido entregadas a finales de año, no habían entrado en servicio todavía a 31 de diciembre de 2023.

Efecto de los tipos de cambio

Los efectos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en libras esterlinas relacionados con British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible normalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de explotación en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En términos globales, el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 82 millones de euros en 2023 debido a efectos adversos de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2023		Efecto total de los tipos de cambio
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	(379)	(111)	(490)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	351	57	408
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(28)	(54)	(82)

Millones de euros Favorable/(adverso)	2022		Efecto total de los tipos de cambio
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	97	685	782
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(129)	(975)	(1.104)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	(32)	(290)	(322)

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2023	2022	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Conversión - Balance de situación			
£ a €	1,16	1,14	1,8 %
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
£ a €	1,15	1,17	(1,7)%
Transacción (media ponderada)			
£ a €	1,15	1,17	(1,7)%
€ a \$	1,09	1,05	3,8 %
£ a \$	1,26	1,23	2,4 %

Gastos no operativos netos totales

Los Gastos no operativos netos totales del ejercicio ascendieron a 451 millones de euros, frente a los 863 millones de euros de 2022. Los Gastos financieros de 1.113 millones de euros fueron 96 millones de euros mayores que los de 2022, aunque descendieron un 16,3%, o 48 millones de euros en el cuarto trimestre del año, debido a las amortizaciones de deuda descritas más adelante en la sección de "Amortización anticipada de la deuda formalizada en 2020 y 2021" y en la nota 3 de los estados financieros consolidados. Los Ingresos financieros aumentaron 334 millones de euros, como reflejo de los sólidos niveles de efectivo del Grupo y de los mayores tipos de interés obtenidos en los depósitos. El otro movimiento principal fue el de la conversión neta de divisas, con un ingreso de 176 millones de euros en 2023 frente a un gasto de 115 millones de euros en 2022, lo que refleja principalmente el debilitamiento del dólar estadounidense.

La variación neta en el valor razonable de los instrumentos financieros de 11 millones de euros refleja los ajustes en el valor razonable a 31 de diciembre de 2023 del bono convertible de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028.

Otros ingresos no operativos de 8 millones de euros (2022: ingresos de 110 millones de euros) representaban principalmente las ganancias o pérdidas netas de los contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas, junto con una ganancia neta de 10 millones de euros en 2023 por la venta de inversiones.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el Beneficio del ejercicio fue de 401 millones de euros (2022: ingreso fiscal de 16 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo fue del 13,1% (2022: negativo del 3,9%).

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se realizan las actividades principales: en Reino Unido, España e Irlanda, que tenían tipos estatutarios del impuesto de sociedades del 23,5%, 25,0% y 12,5% respectivamente para 2023. El tipo impositivo efectivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción.

La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo esperado sea del 23,5% para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 13,1% y el tipo impositivo previsto del 23,5% se debe principalmente al reconocimiento de pérdidas fiscales no reconocidas anteriormente en las sociedades españolas del Grupo.

El Beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 2.655 millones de euros (2022: 431 millones de euros).

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía del Reino Unido anunció que se introduciría legislación en el Proyecto de Ley de Presupuestos de 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021, se promulgó la Ley de Presupuestos, lo que ha dado lugar a una nueva valoración de los saldos de impuestos diferidos y aumentará en consecuencia el gasto fiscal corriente futuro del Grupo. Como resultado de la nueva valoración de los saldos de impuestos diferidos en las entidades del Reino Unido, se registra un gasto de 13 millones de euros (2022: ingreso de 17 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un ingreso de 3 millones de euros (2022: gasto de 10 millones de euros) en Otro resultado global.

El Grupo está supervisando la solución en dos pilares propuesta por la OCDE para hacer frente a los retos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema tributario internacional está diseñada para garantizar que las multinacionales con un volumen de negocios anual consolidado a escala mundial superior a 750 millones de euros estén sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%, y también propone abordar la imputación geográfica de los beneficios a efectos fiscales. El 15 de diciembre de 2022, el Consejo Europeo adoptó formalmente la Directiva relativa al Pilar Dos de la Unión Europea. El 22 de diciembre de 2022 se publicó la Directiva de la UE sobre Imposición Mínima.

El 11 de julio de 2023, el Reino Unido promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023, que introdujo el Impuesto Multinacional Complementario y el Impuesto Doméstico Complementario con efecto para los ejercicios contables que comiencen en o a partir del 31 de diciembre de 2023. Estos impuestos son el resultado de la adopción por parte del Reino Unido de la norma de inclusión de los ingresos y de la norma del impuesto mínimo complementario nacional a las que se hace referencia en la reforma del Segundo Pilar de la OCDE.

El 18 de diciembre de 2023, Irlanda promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023 que, de conformidad con la Directiva de la UE sobre Imposición Mínima, preveía la introducción de un nuevo tipo impositivo mínimo efectivo para determinadas empresas. Estas normas prevén un Impuesto Doméstico Cualificado Complementario cuando las operaciones irlandesas de un grupo incluido en el ámbito de aplicación tengan un tipo impositivo efectivo inferior al 15%. Entrarán en vigor para los ejercicios contables que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023.

El 19 de diciembre de 2023, el Consejo de Ministros de España aprobó un proyecto de ley para aplicar la Directiva de la UE relativa al nivel mínimo de imposición. Se someterá a consulta antes de ser enviado al Parlamento.

Para 2023, la jurisdicción predominante en la que opera el Grupo con un tipo impositivo efectivo inferior al 15% es Irlanda a través de Aer Lingus. Aunque todavía no es razonablemente posible estimar el impacto de la adopción del Pilar Dos en el Grupo, a efectos orientativos, Aer Lingus registró un gasto fiscal corriente de 24 millones de euros en 2023 en relación con sus operaciones en Irlanda, lo que representa un tipo impositivo efectivo del 12,8%. Si el tipo impositivo efectivo aplicado por Aer Lingus a sus operaciones en Irlanda hubiera sido del 15%, el gasto fiscal del periodo actual habría aumentado en 4 millones de euros, hasta los 28 millones de euros, lo que habría incrementado el tipo impositivo efectivo global del Grupo del 13,1% al 13,3%.

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España dictó una sentencia en la que declaraba inconstitucionales las modificaciones al impuesto de sociedades derivadas de la introducción del Real Decreto-Ley 3/2016 y, en consecuencia, las anulaba. El Grupo no ha ajustado los estados financieros por esta anulación, pero espera reconocer impuestos a percibir, excluyendo los intereses devengados, de las autoridades fiscales españolas de aproximadamente 191 millones de euros y un gasto por impuesto diferido asociado de aproximadamente 58 millones de euros.

Resultados de explotación de las compañías operadoras de aerolíneas

Estatutario	Aer Lingus Millones de euros		British Airways Millones de libras esterlinas		Iberia Millones de euros		Vueling Millones de euros	
	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Ingresos de pasaje	2.209	530	12.668	3.453	5.262	1.220	3.181	597
Ingresos de carga	55	(25)	757	(303)	275	(72)	-	-
Otros ingresos	10	-	898	143	1.421	299	17	3
Total ingresos	2.274	505	14.323	3.293	6.958	1.447	3.198	600
Gastos de combustible y derechos de emisión	639	100	3.825	896	1.496	183	907	168
Gastos de personal	471	78	2.577	477	1.284	123	399	29
Gastos asociados a proveedores	789	143	5.475	880	2.827	543	1.240	152
Costes de propiedad ¹	150	16	1.015	(66)	411	47	256	50
Beneficio de explotación	225	168	1.431	1.106	940	551	396	201
<i>Margen de explotación</i>	9,9%	6,7 pts	10,0%	7,0 pts	13,5%	6,4 pts	12,4%	4,9 pts

Medidas alternativas de rendimiento²

Ingresos de pasaje	2.209	530	12.668	3.453	5.262	1.220	3.181	597
Ingresos de carga	55	(25)	757	(303)	275	(72)	-	-
Otros ingresos	10	-	898	143	1.421	299	17	3
Total ingresos antes de partidas excepcionales	2.274	505	14.323	3.293	6.958	1.447	3.198	600
Gastos de combustible y derechos de emisión	639	100	3.825	896	1.496	183	907	168
Gastos de personal	471	78	2.577	477	1.284	123	399	29
Gastos asociados a proveedores	789	143	5.475	861	2.827	543	1.240	152
Costes de propiedad ¹	150	16	1.015	(66)	411	47	256	42
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	225	168	1.431	1.125	940	551	396	209
<i>Margen de explotación antes de partidas excepcionales</i>	9,9%	6,7 pts	10,0%	7,2 pts	13,5%	6,4 pts	12,4%	5,2 pts

1 Los costes de propiedad reflejan la Depreciación, amortización y deterioro y la (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material.

2 En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se ofrece más información.

Las cifras de Iberia de la tabla anterior se presentan en base al mismo criterio que la nota 5 de los estados financieros consolidados y excluyen a LEVEL España.

Análisis por compañía operadora

Las compañías operadoras de aerolíneas experimentaron un aumento significativo de la rentabilidad en 2023, con Iberia y Vueling alcanzando niveles récord de beneficio de explotación, lo que refleja los fuertes *yields* de pasaje, que fueron capaces de compensar los impactos de los mayores precios efectivos del combustible y la inflación.

British Airways operó la capacidad de pasajeros más baja en relación con 2019, con AKO al 90,1% de 2019, en parte vinculado al retraso en la restauración de su capacidad a la región de Asia-Pacífico, que vio cómo las restricciones por el COVID-19 se prolongaban más que en el resto de los mercados de IAG. Aer Lingus operó al 104,4% de la capacidad de 2019, incluyendo el impacto de su nueva base en Reino Unido en el aeropuerto de Mánchester, inaugurada en octubre de 2021. Tanto Iberia como Vueling aumentaron su capacidad frente a 2019, operando al 103,2% y al 108,5% de los niveles de 2019 respectivamente.

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

	2023	2022 ¹	2019 ^{1, 2}
Aer Lingus (millones de euros)	225	57	276
British Airways (millones de libras esterlinas)	1.431	306	1.893
Iberia (millones de euros)	940	389	498
Vueling (millones de euros)	396	187	241
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas)	280	240	176

1 Los resultados de 2019 y de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Beneficio de explotación.

2 Las cifras de 2019 se han reexpresado para reflejar el tratamiento de los costes administrativos asociados a los planes de pensiones de prestación definida del Grupo.

IAG Loyalty registró un crecimiento significativo de sus flujos de ingresos de socios no aéreos, además de beneficiarse de la recuperación de las aerolíneas del Grupo, lo que llevó a un segundo año de beneficios de explotación récord, con un beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 280 millones de libras esterlinas (321 millones de euros), frente a los 240 millones de libras esterlinas (282 millones de euros) de 2022. El margen de explotación de IAG Loyalty en 2023 fue del 21,7%, con una reducción de 6,7 puntos respecto al 28,4% de 2022 debido al aumento de la actividad de canje de Avios, así como a la composición de los Avios emitidos entre las compañías aéreas del Grupo y otros socios.

Inversión en inmovilizado

En 2023 el Grupo continuó invirtiendo en sus flotas de aviones, productos y servicios a clientes, infraestructura de TI y sostenibilidad, a medida que se recuperaba el negocio y se restablecía capacidad. La inversión en inmovilizado, medida como la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles del Estado de flujos de efectivo, de 3.544 millones de euros, frente a los 3.875 millones de euros de 2022, con una reducción de 331 millones de euros debida al perfil de las entregas de flota y a los pagos anticipados, con una inversión en TI superior a la de 2022, ya que el Grupo sigue invirtiendo en su parque informático y en proyectos de transformación. En 2023, el Grupo recibió 34 aviones: diez para British Airways, 14 para Iberia, seis para Vueling, dos para Aer Lingus y dos para LEVEL. De estas entregas, 28 se adquirieron a Airbus y Boeing y seis se arrendaron directamente a arrendadores de aeronaves (2022: 25 aviones adquiridos a Airbus y Boeing, y dos arrendados directamente a arrendadores de aeronaves). Uno de los aviones adquiridos a Airbus en 2023 se novó a un arrendador inmediatamente antes del momento de la entrega en el marco de un acuerdo de venta y posterior arrendamiento, lo que dio lugar a que el pago final de la entrega del avión fuera efectuado por el arrendador y no por el Grupo en concepto de inversión en inmovilizado; el Grupo también recibió un reembolso de los pagos anticipados que había efectuado antes de la fecha de entrega con respecto a dicho avión.

Entregas de aviones	2023	2022
Airbus A320ceo	2	-
Familia Airbus A320neo	19	12
Airbus A330	2	-
Airbus A350	9	12
Boeing 787-10	2	3
Total	34	27

Pedidos de aeronaves

Durante 2023, el Grupo convirtió diez opciones de A320neo en entregas en firme en 2028, como aviones de reemplazo para su red de corto radio. Se realizó un nuevo pedido para British Airways de seis aviones Boeing 787-10 y se encargó un nuevo avión Airbus A350-900 para Iberia; los aviones que representan estos nuevos pedidos se entregarán en 2025 y 2026. Además de estos pedidos a Airbus y Boeing, el Grupo firmó contratos de arrendamiento directamente con arrendadores para dos aviones Airbus A350-900 para Iberia, dos aviones Airbus A330-200 para LEVEL y dos aviones A320ceo para Vueling, todos ellos entregados durante el ejercicio. La tabla a continuación incluye otros tres aviones A320ceo para Vueling, cuyo arrendamiento se firmó antes del 31 de diciembre de 2023, y que se entregarán en 2024.

El Grupo prevé introducir otros ocho aviones A320ceo para Vueling en 2024 mediante arrendamientos operativos, para cubrir la disponibilidad de los aviones relacionada con los requisitos adicionales de mantenimiento de las aeronaves con motores Pratt & Whitney "GTF".

Entregas de aviones futuras a 31 de diciembre	2023	2022
Airbus A320ceo	3	-
Familia Airbus A320neo	82	91
Airbus A321XLR	14	14
Airbus A350	3	12
Boeing 737	50	50
Boeing 777-9	18	18
Boeing 787-10	11	7
Total	181	192

Además de los compromisos de entregas de aviones futuras detallados anteriormente, a 31 de diciembre de 2023, el Grupo tenía opciones para adquirir otros 235 aviones de Airbus y Boeing.

Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 12.706 millones de euros (2022: 13.749 millones de euros), siendo la disminución atribuible al neto de las entregas de aviones y los nuevos pedidos descritos anteriormente. La mayoría de estos compromisos están denominados en dólares estadounidenses.

El Grupo tiene ciertos derechos a cancelar compromisos en caso de retrasos significativos en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2023 no se había ejercido ningún derecho de este tipo.

Capital circulante

La variación neta en el capital circulante supuso una salida de efectivo de 142 millones de euros en 2023, frente a una importante entrada de efectivo de 1.884 millones de euros en 2022. En 2022 se había restablecido considerablemente la capacidad de las aerolíneas a finales de año, con los consiguientes importantes aumentos en reservas para viajes futuros (Ingresos diferidos), netos de deudores comerciales, junto con un aumento en Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, vinculado al incremento de los programas de vuelos del Grupo y el consiguiente aumento de los gastos de explotación. Por el contrario, en 2023, los movimientos de explotación se acercan más a una posición estable. Las Existencias aumentaron en 141 millones de euros, hasta 494 millones de euros, parcialmente vinculadas a las compras de motores para satisfacer las necesidades de mantenimiento. Los Deudores comerciales aumentaron en 229 millones de euros, hasta los 1.559 millones de euros, en relación con el aumento del número de pasajeros y los *yield's*, junto con algunas diferencias temporales relacionadas con determinados cobros adeudados por el gobierno español.

A 31 de diciembre de 2023, el total de Ingresos diferidos, que incluye los programas de fidelización del Grupo, ascendía a 8.023 millones de euros, lo que supone un aumento de 379 millones de euros frente a los 7.644 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. Los Ingresos diferidos a 31 de diciembre de 2023 incluyen 645 millones de euros en concepto de vales no canjeados, incluidos los impuestos asociados (2022: 911 millones de euros). El saldo de vales no canjeados incluye: vales de vuelo emitidos a clientes a su elección para ofrecerles la flexibilidad de cambiar su destino y/o fecha de viaje (una política introducida en 2020 y aún en funcionamiento) y vales de acompañante relacionados con la fidelidad (denominados "vales no interrumpidos"); vales emitidos debido a cancelaciones de vuelos por el COVID-19 (denominados "vales interrumpidos"); algunas otras opciones de tarifas flexibles; y otros vales regalo. El saldo restante de los vales interrumpidos a 31 de diciembre de 2023 era de 139 millones de euros, y los 506 millones de euros restantes corresponden a políticas comerciales en curso, que el Grupo espera seguir ofreciendo en el futuro.

Financiación y deuda

Los objetivos a largo plazo de IAG a la hora de gestionar el capital son: salvaguardar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento y su viabilidad a largo plazo; mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital; y proporcionar rendimientos sostenibles a los accionistas. En noviembre de 2018, S&P y Moody's asignaron a IAG calificaciones crediticias de grado de inversión a largo plazo con perspectiva estable; las calificaciones crediticias de IAG se mantuvieron en grado de inversión hasta el brote de COVID-19. En 2023, debido a la mejora de la rentabilidad, la generación de efectivo y el balance de situación del Grupo, tanto S&P como Moody's elevaron las calificaciones crediticias que otorgan a IAG en el cuarto trimestre del año. Las calificaciones actuales del Grupo (a 28 de febrero de 2024) son: S&P: BBB- (grado de inversión), Moody's: Ba1. British Airways tiene calificaciones crediticias independientes, que también fueron elevadas a BBB- (grado de inversión) por Fitch y S&P; la calificación de Moody's para British Airways es Ba1.

Amortización anticipada de la deuda formalizada en 2020 y 2021

Durante 2020 y 2021, las aerolíneas del Grupo necesitaron liquidez adicional, debido al significativo impacto adverso del COVID-19, y todas formalizaron mecanismos especiales de financiación relacionados con el COVID-19, garantizadas parcial o totalmente por los gobiernos de sus países de origen. Esta deuda se basaba en mecanismos a tipo variable y con márgenes que reflejaban la situación de los mercados financieros y de las aerolíneas del Grupo en aquel momento; esta deuda era de las más caras del endeudamiento del Grupo. Como resultado de la rentabilidad y la generación de efectivo del Grupo en 2022 y 2023, y de la sólida generación de efectivo continuada esperada en el futuro previsible, en el segundo semestre de 2023, el Consejo acordó que el resto de esta deuda se amortizaría antes de su vencimiento previsto, que se situaba entre 2024 y 2026. El importe total reembolsado anticipadamente ascendió a 3.271 millones de euros; 2.000 millones de libras esterlinas (2.312 millones de euros) para British Airways, parcialmente garantizados por el *UK Export Fund* (UKEF); 644 millones de euros y 223 millones de euros para Iberia y Vueling, respectivamente, parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) de España; 42 millones de euros de otra deuda no relacionada con aeronaves para Iberia; y 50 millones de euros d *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) para Aer Lingus. Estas amortizaciones anticipadas de deuda se traducirán en una reducción de los gastos por intereses en los próximos años.

Tras estos reembolsos anticipados, y la amortización de la emisión de bonos de IAG de 500 millones de euros en julio de 2023, el perfil de vencimiento de la deuda del Grupo a 31 de diciembre de 2023, aparte de los pagos por financiación para aeronaves, incluye dos emisiones de bonos de IAG de 500 millones de euros con vencimientos en 2025 y 2027, respectivamente, un bono convertible de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y un bono de IAG de 700 millones de euros con vencimiento en 2029.

Deuda y capital

El Grupo controla su apalancamiento mediante la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales, además de seguir de cerca los parámetros utilizados por las agencias de calificación crediticia, incluidos los basados en el endeudamiento total (deuda bruta).

En 2019, el Grupo se había fijado anteriormente un objetivo de deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales inferior a 1,8 veces, que, en líneas generales, correspondía al grado de inversión según las agencias de calificación crediticia. Durante su Día de los Mercados de Capitales en noviembre de 2023, el Grupo confirmó que este objetivo sigue siendo adecuado.

A 31 de diciembre de 2023, la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales se había reducido a 1,7 veces, frente a 3,1 veces en 2022, lo que refleja la fuerte recuperación de la rentabilidad y la consiguiente generación de efectivo, con una inversión en inmovilizado 331 millones de euros inferior al ejercicio anterior.

Deuda neta

Millones de euros	2023	2022	Incr./ (dism.)
Deuda	19.984	19.610	374
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	(9.599)	(7.943)	(1.656)
Deuda neta a 1 de enero	10.385	11.667	(1.282)
Disminución/(incremento) de efectivo después de diferencias de cambio	2.762	(1.656)	4.418
<i>Movimientos en deuda total</i>			
Salida de flujos de efectivo netos por pagos de deuda y pasivos por arrendamientos	(5.999)	(2.505)	(3.494)
Entrada de flujos de efectivo netos por nuevos préstamos	1.001	1.436	(435)
Impacto no monetario por nuevos arrendamientos	1.315	1.017	298
Disminución en la deuda neta por financiación	(3.683)	(52)	(3.631)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(219)	426	(645)
Deuda neta a 31 de diciembre	9.245	10.385	(1.140)

La deuda neta se redujo en 1.140 millones de euros, debido principalmente a la recuperación de la rentabilidad y a la generación de flujos de efectivo de explotación, efecto parcialmente compensado por la inversión en inmovilizado de 3.544 millones de euros. La deuda bruta disminuyó en 3.902 millones de euros durante el año, hasta los 16.082 millones de euros. Las amortizaciones superaron a la nueva deuda en 4.998 millones de euros, principalmente debido a las amortizaciones anticipadas de deuda no relacionada con aeronaves mencionadas anteriormente, la amortización del bono de IAG de 500 millones de euros a su vencimiento y amortizaciones programadas de financiación de aeronaves mayores a la nueva financiación para aeronaves obtenida durante el ejercicio. El Grupo también obtuvo financiación mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento y prórroga de los contratos de arrendamiento existentes, que en conjunto añadieron 1.315 millones de euros a la deuda bruta. La deuda bruta del Grupo está sujeta a movimientos de conversión de divisas, ya que la mayor parte de la deuda relacionada con aeronaves del Grupo está denominada en dólares estadounidenses. A lo largo de 2023, el euro y la libra esterlina se fortalecieron frente al dólar estadounidense, lo que dio lugar a la disminución de la deuda bruta en 361 millones de euros. El resto de la variación de la deuda bruta con respecto a 2022 se debe principalmente al aumento del valor razonable de la emisión de bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028.

Efectivo

Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

Millones de euros	2023	2022	Incr./ (dism.)
Aer Lingus ¹	356	375	(19)
British Airways	1.361	2.877	(1.516)
Iberia	1.890	2.389	(499)
Vueling	452	766	(314)
IAG Loyalty	1.374	993	381
IAG y otras compañías del Grupo	1.404	2.199	(795)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.837	9.599	(2.762)

1 A 31 de diciembre de 2023 Aer Lingus tenía 31 millones de euros de efectivo restringido (2022: 33 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses para obligaciones relacionadas con empleados.

British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus e IAG Loyalty experimentaron importantes flujos de efectivo de explotación positivos en el ejercicio. La reducción del saldo de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados en IAG y otras empresas del Grupo principalmente refleja la amortización anticipada de la deuda no garantizada a tipo variable de todas las aerolíneas y la amortización del bono de IAG de 500 millones de euros de 2023 a su vencimiento.

Deuda

Se dispuso de financiación para aeronaves a largo plazo para 31 aviones durante 2023, incluidas cinco aeronaves entregadas a British Airways en 2022 y para las que existía financiación concedida a 31 de diciembre de 2022. El Grupo también obtuvo financiación concedida de 375 millones de euros, que se utilizará en 2024 para tres aeronaves de British Airways, dos de ellas entregadas en 2023; esta financiación concedida se incluye en las líneas de financiación para aeronaves concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2023. A raíz de su fuerte generación de efectivo, Iberia no recurrió a financiación para tres nuevas aeronaves A321neo que se entregaron en 2023, manteniéndose estas aeronaves libres de cargas a 31 de diciembre de 2023.

Patrimonio neto

No se amplió ni amortizó capital durante el ejercicio, ni en 2022.

Líneas de liquidez

Durante el ejercicio, el Grupo ejerció una prórroga de un año de la disponibilidad de su línea de crédito renovable, que ahora tiene disponibilidad concedida hasta marzo de 2026. El importe disponible se mantendrá en 1.755 millones de dólares estadounidenses (1.605 millones de euros) hasta marzo de 2025 y se reducirá a 1.655 millones de dólares estadounidenses (1.513 millones de euros) durante los últimos 12 meses hasta marzo de 2026. La línea de crédito se acordó y ejecutó originalmente con un sindicato de bancos en 2021, con una disponibilidad de tres años, más dos periodos de prórroga consecutivos de un año, a discreción de las entidades financiadoras. La línea está disponible para Aer Lingus, British Airways e Iberia, cada una de las cuales tiene un límite de crédito independiente dentro de la línea de crédito general. Cualquier disposición de la línea de crédito se garantizará con aeronaves admisibles libres de cargas y/o derechos de despegue y aterrizaje en los aeropuertos de Londres Heathrow o Londres Gatwick. A 31 de diciembre de 2023 no se había dispuesto de esta línea de crédito.

El Grupo también añadió una nueva línea de crédito concedida de 1.000 millones de libras esterlinas (1.159 millones de euros) para British Airways, parcialmente garantizada por UKEF, que se acordó tras la amortización del préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas (2.312 millones de euros) de British Airways en septiembre de 2023, y que vence en septiembre de 2028. Esto se suma a la línea de crédito concedida ya existente de 1.000 millones de libras esterlinas (1.159 millones de euros) para British Airways, parcialmente garantizada por UKEF, que se acordó y ejecutó en 2021 y vence en noviembre de 2026. Ambas líneas estaban sin disponer a 31 de diciembre de 2023.

Aer Lingus cuenta con una línea de crédito de 350 millones de euros con el ISIF de Irlanda, que está disponible hasta marzo de 2025. Esta línea de crédito no estaba dispuesta a 31 de diciembre de 2023. A 31 de diciembre de 2022 se habían dispuesto 50 millones de euros, que se reembolsaron en el primer semestre de 2023.

El Grupo también dispone de otras líneas de crédito generales y de descubierto concedidas y no dispuestas, con lo que el total de líneas de crédito generales y de descubierto concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2023 asciende a 4.412 millones de euros (2022: 3.284 millones de euros).

El Grupo también tiene líneas de financiación concedidas y no dispuestas específicas para aeronaves por valor de 375 millones de euros (2022: 1.116 millones de euros). El importe concedido a 31 de diciembre de 2023 representa la financiación de tres aviones de British Airways que se dispondrá en 2024. Las líneas de financiación concedidas y no dispuestas específicas para aeronaves a 31 de diciembre de 2022 incluían la financiación concedida para cinco aeronaves de British Airways que se dispuso en 2023 y determinados acuerdos de financiación *backstop*, que ya han expirado. Las entregas de aviones del Grupo siguen financiándose con éxito mediante acuerdos regulares de financiación a largo plazo, por lo que no ha sido necesario recurrir a estos acuerdos *backstop*.

En total, el Grupo tenía 4.787 millones de euros de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2023 (2022: 4.400 millones de euros).

Los importes de las líneas de financiación anteriores no incluyen el saldo de ciertas líneas de capital circulante a corto plazo a disposición de las compañías operadoras del Grupo.

Dividendos

En 2023 no se propusieron o repartieron dividendos (2022: cero).

Liquidez y flujos de efectivo

La liquidez total, medida como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 6.837 millones de euros y líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas de 4.787 millones de euros, era de 11.624 millones de euros a 31 de diciembre de 2023. Esto representó una disminución de 2.375 millones de euros frente a una liquidez total de 13.999 millones de euros a finales de 2022, vinculada principalmente a la decisión del Grupo de amortizar parte de su deuda contraída en 2020 y 2021 antes de su vencimiento previsto.

Flujos de efectivo

El Grupo registró una fuerte generación de flujo de efectivo en 2023, principalmente vinculada al buen comportamiento de los beneficios; la fuerte generación de efectivo permitió a su vez al Grupo reequilibrar la combinación de deuda bruta y efectivo realizando las amortizaciones anticipadas de deuda descritas anteriormente.

Flujo de caja libre

En 2023, el Grupo adoptó el Flujo de caja libre como Medida alternativa de rendimiento, reemplazando al Flujo de caja libre apalancado. El Flujo de caja libre se define como los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación menos la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Millones de euros	2023	2022	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.864	4.854	10
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.544)	(3.875)	331
Flujo de caja libre	1.320	979	341

En 2023, el Flujo de caja libre fue de 1.320 millones de euros, 341 millones de euros más que en 2022, debido a unos Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación similares, pero con menor inversión en inmovilizado, como se detalla anteriormente. En 2022, aunque el Beneficio de explotación fue considerablemente inferior, los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación se beneficiaron del restablecimiento de la capacidad y del impacto positivo asociado sobre el capital circulante, principalmente por la recuperación de las ventas anticipadas de billetes.

Resumen de flujos de efectivo abreviado

Millones de euros	2023	2022 ¹	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.864	4.854	10
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.423)	(3.463)	40
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(5.194)	(56)	(5.138)
(Disminución)/aumento neto en efectivo y activos líquidos equivalentes	(3.753)	1.335	(5.088)
Diferencias netas por cambio de divisa	(2)	(31)	29
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	9.196	7.892	1.304
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	5.441	9.196	(3.755)
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.396	403	993
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.837	9.599	(2.762)

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. En las notas 2 y 37 se ofrece más información.

Muchas de las partidas relevantes de los flujos de efectivo se han explicado anteriormente, por ejemplo en las secciones sobre gastos de explotación, gastos no operativos, inversión en inmovilizado, capital circulante y otras iniciativas y financiación. A continuación se ofrece más información sobre los movimientos principales.

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	2023	2022 ¹	Variación
Beneficio de explotación	3.507	1.278	2.229
Depreciación, amortización y deterioro	2.063	2.070	(7)
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	(2)	(22)	20
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(30)	(5)	(25)
Aumento en provisiones	237	463	(226)
Diferencias de cambio no realizadas	51	19	32
Otras variaciones	111	76	35
Intereses pagados	(1.005)	(817)	(188)
Intereses percibidos	365	42	323
Impuestos pagados	(291)	(134)	(157)
Variación del capital circulante	(142)	1.884	(2.026)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.864	4.854	10

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. En las notas 2 y 37 se ofrece más información.

En diciembre de 2022, British Airways acordó la valoración de su principal plan de pensiones de prestación definida, el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), con el Administrador del plan, que resultó en un déficit de 1.650 millones de libras esterlinas (1.887 millones de euros) a 31 de marzo de 2021, la fecha de valoración. A 31 de diciembre de 2023, el plan estaba financiado por encima del 100% con arreglo a la valoración de 2021 y, en base al mecanismo de protección contra el exceso de financiación acordado con el Administrador de NAPS, no hubo que hacer aportaciones en 2022 ni en 2023. Las contribuciones al déficit podrían reanudarse si el nivel de financiación disminuyera en el futuro. Los flujos de efectivo de pensiones indicados anteriormente representan pagos a diversos planes de menor tamaño dentro del Grupo. La valoración de los principales planes de pensiones de British Airways también arrojó un superávit sobre la base contable de la NIC 19, que no incide en las contribuciones adeudadas a los planes. Los Activos derivados de retribuciones a empleados totales a 31 de diciembre de 2023, de los cuales el elemento principal era el superávit contable de NAPS, eran de 1.380 millones de euros; la reducción de 954 millones de euros frente a 31 de diciembre de 2022 se debió principalmente al impacto de la caída de los rendimientos de los bonos corporativos AA aplicada al descontar los pasivos de los planes, lo que dio lugar a un aumento de los pasivos al mismo tiempo que caía el valor de mercado de los activos, debido principalmente al aumento de los rendimientos de la deuda pública británica.

Las provisiones y otras variaciones no monetarias se refieren principalmente a las provisiones para grandes reparaciones de aeronaves arrendadas y a los derechos ETS. Las provisiones para ETS se cargan a Gastos de combustible y derechos de emisión a medida que se acumulan a lo largo del año, y el pago en efectivo de los créditos ETS adquiridos por las aerolíneas del Grupo para cumplir los requisitos de los distintos regímenes de comercio de derechos de emisión se contabiliza como inversión en inmovilizado. Las provisiones y otros movimientos no monetarios también incluyen pagos por reestructuración por valor de 82 millones de euros, principalmente relacionados con programas de despidos en Iberia acordados antes de 2020.

El aumento de los intereses pagados en 2023 refleja unos tipos de interés más elevados, parcialmente atenuados en el cuarto trimestre por la amortización anticipada de 3.271 millones de euros de deuda a tipos variables antes mencionada. Tras incluir el impacto de las coberturas, el 13% de la deuda total del Grupo a 31 de diciembre de 2023 era a tipos variables.

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	2023	2022	Variación
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.544)	(3.875)	331
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones	1.091	837	254
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(985)	(351)	(634)
Pago a Globalia por el préstamo convertible	-	(100)	100
Otros movimientos de inversión	15	26	(11)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.423)	(3.463)	40

La entrada de efectivo de 1.091 millones de euros procedente de la venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones se debe principalmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento financiero de aeronaves mencionadas anteriormente en la sección Financiación y deuda, junto con la enajenación de activos, principalmente aeronaves que se retiran del servicio. El aumento a partir de 2022 se debe al valor y el tipo de las aeronaves financiadas a través de operaciones de venta y posterior arrendamiento en 2023 en comparación con 2022.

En marzo de 2022, IAG suscribió un préstamo convertible con Globalia por valor de 100 millones de euros, convertible en una participación en Air Europa Holdings del 20%. La opción de conversión se ejerció en agosto de 2022 y la participación se considera como una inversión en patrimonio.

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	2023	2022	Variación
Fondos procedentes de deudas financieras	1.001	1.436	(435)
Amortización de deudas financieras	(4.268)	(1.050)	(3.218)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(1.731)	(1.455)	(276)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(119)	1.036	(1.155)
Adquisición de acciones propias y otros movimientos de financiación	(77)	(23)	(54)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(5.194)	(56)	(5.138)

Los Fondos procedentes de deudas financieras reflejan las entradas de efectivo procedentes de la financiación de aeronaves, tal y como se describe en la sección Financiación y deuda anterior. Aparte de las líneas de liquidez adicionales descritas anteriormente en la sección de "Líneas de liquidez", no hubo ninguna nueva financiación no relacionada con aeronaves en 2023 (2022: ninguna).

La liquidación de instrumentos financieros derivados se refiere a la liquidación de instrumentos de divisas contratados para cubrir los pagos de deuda a largo plazo, incluidos los pagos por arrendamiento en dólares estadounidenses. La salida en 2023 está relacionada con el debilitamiento del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina. En 2022, la entrada significativa está relacionada con el fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina.

La Adquisición de acciones propias y otros movimientos de financiación incluye la compra de 27 millones de acciones en 2023 relacionadas con la adquisición prevista por el Grupo del resto de las acciones de Air Europa Holdings, como parte de la contraprestación que se entregará en forma de acciones de IAG, junto con 15 millones de acciones relacionadas con planes de incentivos para empleados. En 2022 se compraron 15 millones de acciones relacionadas con planes de incentivos para empleados.

MARCO ESTRATÉGICO

El propósito de IAG es conectar personas, negocios y países, y la innovación, el compromiso, el cuidado de las personas, la responsabilidad, el pragmatismo, la ejecución, la ambición y la resiliencia son valores clave que nos permiten cumplirlo.

Creamos valor mediante un modelo único que permite a nuestras aerolíneas operar en el mejor interés a largo plazo de nuestros clientes, de nuestro personal, de nuestros accionistas y de la sociedad, sabiendo que el éxito de cada uno de ellos refuerza el de los demás.

IAG, en su condición de sociedad matriz, interactúa y trabaja de forma colaborativa con su cartera de compañías operadoras, compartiendo buenas prácticas y talento, supervisando la coordinación intragrupo y gestionando funciones centrales que generan sinergias y valor para el Grupo. Su independencia de las compañías operadoras permite a IAG desarrollar una estrategia a largo plazo para el Grupo que está en consonancia con nuestro objetivo y valores, así como fijar metas de rendimiento para las compañías operadoras, hacer un seguimiento de sus progresos y asignar de forma eficiente el capital dentro del Grupo.

Los tres imperativos estratégicos de IAG son:

- Fortalecer nuestro *core*;
- Impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital; y
- Operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado.

Estos imperativos se logran a través de una serie de prioridades estratégicas:

- Ampliar nuestra cartera de posiciones de liderazgo mundial y fortalecer nuestra cartera de marcas y negocios de primer nivel;
- Desarrollar IAG Loyalty y potenciar nuestras asociaciones estratégicas con aerolíneas; y
- Gestionar nuestro balance, asignar el capital de forma disciplinada y ser líderes del sector en sostenibilidad.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. A lo largo de 2023, el Grupo ha supervisado la evolución del entorno de riesgos, como resultado de cambios internos y externos, en particular considerando cómo se combinan los riesgos para crear mayores amenazas, y reevaluando en consecuencia la gravedad y probabilidad potenciales de los riesgos. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su resiliencia operativa en todas sus actividades, la situación de los mercados financieros, los cambios en la composición de su base de clientes, los riesgos geopolíticos y económicos y los cambios de gobierno, incluidas las elecciones cercanas, el ritmo de transformación, la adopción de la inteligencia artificial (IA), el panorama de las relaciones laborales del Grupo, el compromiso de las personas y la obtención de talento y experiencia para respaldar las operaciones y llevar a cabo el cambio cultural.

No se identificaron nuevos riesgos principales a través de las discusiones y evaluaciones de riesgos en todo el negocio y los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en la sección Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales 2022, siguen siendo relevantes a la fecha del presente informe. Sin embargo, el perfil de determinados riesgos ha cambiado. La exposición del Grupo y su capacidad para gestionar directamente el entorno de riesgos externos, en particular para las entregas de aeronaves, la disponibilidad de motores y componentes sigue siendo un reto, dadas las debilidades fundamentales de la resiliencia de la cadena de suministro del sector de la aviación. Otras amenazas externas que siguen intensificándose son: el impacto de la inflación y los tipos de interés en la demanda y la confianza de los clientes; el aumento de los costes en la cadena de suministro; las tensiones geopolíticas y los conflictos en varias regiones que afectan a nuestros clientes y a las operaciones de vuelo, además de crear nuevas alteraciones del espacio aéreo; los problemas de resiliencia del control del tráfico aéreo (ATC) y los conflictos laborales que afectan a las operaciones; y las medidas políticas adoptadas por los gobiernos para abordar el entorno económico o las propuestas políticas que podrían afectar a la capacidad de las aerolíneas del Grupo para fijar la capacidad y/o los precios. Uno de los riesgos se ha reconsiderado como parte de las revisiones y se ha reformulado como "Transformación, innovación e IA" en lugar de "Transformación y cambio" para reconocer cómo el programa de cambio del Grupo está respaldado por inversiones que aprovecharán la innovación y las herramientas de IA para acelerar la entrega de herramientas y procesos eficientes para dirigir nuestros negocios, centrados en el cliente. El riesgo en torno a "Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro" se evalúa ahora dentro del riesgo de Negocio y Operativo, dada la naturaleza de los impactos potenciales a los que se enfrenta el Grupo (habiendo sido categorizado previamente como un Riesgo estratégico). La dirección sigue centrada en mitigar los riesgos a todos los niveles del negocio e invirtiendo para reforzar la resiliencia.

El Consejo revisa e interpela a la dirección sobre el entorno de riesgos y su gestión en vista de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación. En los casos en que ha sido necesario adoptar nuevas medidas, el Consejo ha considerado las posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían dichos riesgos o los mantendrían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo. Además, el Consejo y sus subcomisiones han sido informados continuamente de las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos.

De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2022, dado el entorno actual, se destacan a continuación los principales riesgos que siguen siendo un área prioritaria por sus posibles repercusiones para el Grupo y las respuestas de la dirección.

- *Confianza de los clientes en la marca.* La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes sustentan su confianza. La fiabilidad, donde también se encuadra la puntualidad y la entrega de servicios y productos, son elementos clave del valor de la marca y de la experiencia de cada cliente. El Grupo sigue mejorando su capacidad para gestionar las interrupciones, dado el alcance de las perturbaciones externas debidas al control del tráfico aéreo y a problemas de resiliencia de terceros, en particular en relación con la fiabilidad de los motores. Todas las aerolíneas del Grupo siguen ayudando a sus clientes en caso de interrupciones y adaptando sus horarios cuando es necesario. Las inversiones en propuestas de cabina y servicio ayudan a garantizar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo.

- *Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.* El sector de la aviación sigue viéndose afectado por las interrupciones de la cadena de suministro global, que han repercutido en las entregas de aeronaves, la disponibilidad y fiabilidad de motores y componentes, la disponibilidad de recursos y/o la amenaza de huelgas de empleados en terceros fundamentales y servicios aeroportuarios, el nivel de resiliencia de los aeropuertos, en particular el de Londres Heathrow, y la capacidad y restricciones del control del tráfico aéreo. El Grupo evalúa de forma proactiva sus programaciones de las operaciones y sigue trabajando con todos los proveedores críticos para comprender cualquier posible interrupción en sus cadenas de suministro, ya sea por escasez de recursos disponibles, huelgas o retrasos en la producción, que podrían afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes o servicios esenciales. Los retrasos en las nuevas aeronaves, los problemas de rendimiento técnico que requieren mantenimiento adicional y la disponibilidad de motores de repuesto siguen afectando a las operaciones y aumentando los plazos de entrega de las aeronaves.
- *Ciberataques y seguridad de los datos.* La amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos sigue siendo alta y el Grupo está expuesto a amenazas dirigidas tanto a las compañías operadoras del Grupo como a sus proveedores. El Grupo sigue mejorando su postura en materia de ciberseguridad, ya sea a través de importantes cambios de transformación informática o de una supervisión adicional mediante herramientas, así como de una mejor comprensión del riesgo que presentan sus proveedores.
- *Entorno económico, político y regulatorio.* El impacto económico de los eventos geopolíticos, los aumentos de los costes salariales y de las materias primas debidos al aumento de la inflación y los tipos de interés siguen generando una gran incertidumbre sobre las perspectivas económicas. El Grupo examina atentamente las repercusiones de la inflación salarial y de los proveedores en los márgenes y la demanda de los clientes. Los conflictos en curso, las guerras y el aumento de las tensiones a escala mundial incrementan aún más las restricciones del espacio aéreo y la congestión de los flujos hacia Asia. Se siguen de cerca las tendencias macroeconómicas más generales, teniendo en cuenta los cambios de gobierno en los principales mercados y las implicaciones para el comercio, la salud económica respectiva y la forma en que los gobiernos ven la industria de la aviación. Las recientes propuestas de los gobiernos europeos de fijar límites mínimos o máximos a los precios, incluido el alcance de los servicios complementarios que las aerolíneas pueden cobrar a sus clientes, pueden afectar a la capacidad de fijar libremente los precios, vender servicios complementarios para satisfacer las necesidades de los clientes y/o fijar la capacidad.
- *Sistemas e infraestructuras de TI.* El Grupo depende de la resiliencia de sus sistemas para los procesos clave de los clientes y el negocio y está expuesto a riesgos relacionados con bajo rendimiento, obsolescencia o fallos de estos sistemas. El Grupo continúa con importantes programas y actualizaciones para modernizarse, incluidas nuevas capacidades comerciales y mejoras centradas en el cliente utilizando modelos ágiles, así como sustituyendo las principales infraestructuras de TI y mejorando la conectividad y redundancia de las redes. Se han incorporado medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad operativa y la resiliencia en todos los planes de transición para la puesta en marcha de los cambios relacionados con los sistemas de TI.
- *Resiliencia operativa.* La persistente escasez de mano de obra, los conflictos laborales y las huelgas en el sector de la aviación, la escasez en la cadena de suministro y las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo pueden afectar al entorno operativo y a los clientes de las aerolíneas del Grupo y aumentar los costes de explotación. El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático. El Grupo se centra en reducir al mínimo las interrupciones imprevistas del servicio a sus clientes, para lo cual ha reforzado la capacidad de recuperación de las redes de las aerolíneas.
- *Personal, cultura y relaciones laborales.* Nuestro personal, su compromiso y su interés en la cultura corporativa y mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. Nuestra dirección reconoce los esfuerzos de nuestro personal y su compromiso a través de los continuos retos operativos a los que se enfrentan nuestras aerolíneas. Nuestras empresas siguen reforzando los conocimientos y la experiencia de sus nuevos empleados y gestionando el impacto cultural de la incorporación a gran escala para garantizar que disponen de las capacidades adecuadas para operar. La escasez de personal con licencia técnica en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo, combinada con la escasez de aeronaves, motores y componentes, está afectando significativamente a los plazos de entrega del mantenimiento. El Grupo está invirtiendo en programas de aprendizaje e iniciativas de retención para ayudar a asegurar y formar a los ingenieros. En todo el Grupo hay negociaciones colectivas con varios sindicatos. En los casos en que los acuerdos están abiertos o existe la amenaza de huelga, o hay una huelga en curso, nuestras compañías operadoras siguen manteniendo conversaciones con los sindicatos para conseguir acuerdos sostenibles y abordar los problemas que surgen en las negociaciones. En septiembre, AENA anunció el resultado de su concurso para la adjudicación de licencias de handling en aeropuertos de toda España, que supuso la pérdida de algunos aeropuertos clave en favor de otro proveedor, lo que ha resultado en huelgas por parte de los sindicatos de handling en tierra de Iberia en enero de 2024. Iberia tiene previsto crear una nueva compañía de handling, que prestará servicios de handling, y todo el personal de aeropuertos afectado por la decisión de AENA pasará a la nueva compañía, con un nuevo convenio colectivo del sector y condiciones para los actuales empleados de Iberia.
- *Sostenibilidad de la aviación.* Los planes aplicados por los gobiernos de la UE, Reino Unido y EE.UU. para descarbonizar la aviación han dado lugar a una fragmentación de las medidas políticas y del apoyo ofrecido por los gobiernos a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. La infraestructura y la disponibilidad de combustibles sostenibles de aviación (SAF) van por detrás de la demanda, lo que afecta a la capacidad de cumplir los compromisos de reducción de carbono del sector de la aviación.

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

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio
1 de enero de 2023 – 31 de diciembre de 2023

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2023	2022 ¹
Ingresos de pasaje		25.810	19.458
Ingresos de carga		1.156	1.615
Otros ingresos	5	2.487	1.993
Total ingresos	5	29.453	23.066
Gastos de personal	8	5.423	4.647
Gastos de combustible y derechos de emisión		7.557	6.120
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		3.849	2.971
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.308	1.890
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		2.509	2.101
Propiedad, TI y otros gastos	6	1.058	950
Gastos comerciales		1.155	920
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.063	2.070
Ganancia neta por venta de inmovilizado material ¹		(2)	(22)
Diferencias de cambio		26	141
Gastos totales de explotación		25.946	21.788
Beneficio de explotación		3.507	1.278
Gastos financieros	9	(1.113)	(1.017)
Ingresos financieros	9	386	52
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	9	(11)	81
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	9	103	26
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera		176	(115)
Otros ingresos no operativos ¹	9	8	110
Gastos totales no operativos netos		(451)	(863)
Beneficio antes de impuestos		3.056	415
Impuestos	10	(401)	16
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.655	431
Atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		2.655	431
Participaciones no dominantes		-	-
		2.655	431
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	11	53,8	8,7
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	11	50,6	6,1

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos. Para más información véase la nota 2.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2023	2022 ¹
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de efectivo:			
Movimientos de valor razonable en el patrimonio neto ¹	30d	(195)	1.472
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	30d	(142)	(1.233)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas ¹		(120)	(115)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto		82	38
Diferencias por conversión de moneda extranjera	33	18	(53)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	19	127	2
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio		(119)	(6)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo		(1.076)	662
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo		(18)	52
Otra (pérdida)/beneficio global total del ejercicio, neta de impuestos		(1.443)	819
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.655	431
Beneficio global total del ejercicio		1.212	1.250
El beneficio global total es atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		1.212	1.250
Participaciones no dominantes	33	-	-
		1.212	1.250

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación de pérdidas y ganancias relacionadas con los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo y los movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas, respectivamente. No hay impacto en Otra (pérdida)/beneficio global total del ejercicio, neta de impuestos. Para más información véase la nota 2.

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	A 31 de diciembre de 2023	A 31 de diciembre de 2022
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	13	19.776	18.346
Activos intangibles	17	3.909	3.556
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	18	47	43
Otras inversiones en patrimonio	19	188	55
Activos derivados de retribuciones a empleados	34	1.380	2.334
Instrumentos financieros derivados	30	42	81
Activos por impuesto diferido	10	1.202	1.282
Otros activos no corrientes	20	432	362
		26.976	26.059
Activos corrientes			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	16	-	19
Existencias	21	494	353
Deudores comerciales	20	1.559	1.330
Otros activos corrientes	20	1.574	1.226
Activos por impuesto corriente	10	159	72
Instrumentos financieros derivados	30	81	645
Depósitos remunerados a corto plazo	22	1.396	403
Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	5.441	9.196
		10.704	13.244
Total activos		37.680	39.303
Fondos propios			
Capital suscrito	31	497	497
Prima de emisión	31	7.770	7.770
Acciones propias		(100)	(28)
Otras reservas		(4.895)	(6.223)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		3.272	2.016
Participaciones no dominantes	33	6	6
Total patrimonio neto		3.278	2.022
Pasivos no corrientes			
Deudas financieras	26	13.831	17.141
Obligaciones de retribuciones a empleados	34	175	217
Pasivos por impuesto diferido	10	4	-
Provisiones	27	2.831	2.652
Ingresos diferidos	24	257	326
Instrumentos financieros derivados	30	106	84
Otros pasivos a largo plazo	25	219	200
		17.423	20.620
Pasivos corrientes			
Deudas financieras	26	2.251	2.843
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	23	5.590	5.209
Ingresos diferidos	24	7.766	7.318
Instrumentos financieros derivados	30	461	387
Pasivos por impuesto corriente	10	2	8
Provisiones	27	909	896
		16.979	16.661
Total pasivos		34.402	37.281
Total patrimonio neto y pasivos		37.680	39.303

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2023	2022 ¹
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Beneficio de explotación		3.507	1.278
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.063	2.070
Ganancia neta por venta de inmovilizado material		(2)	(22)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(48)	(22)
Costes de servicio de planes de pensiones	34	18	17
Aumento en provisiones	35	237	463
Diferencias de cambio no realizadas		51	19
Otros movimientos	35	111	76
Intereses pagados		(1.005)	(817)
Intereses percibidos		365	42
Impuestos pagados		(291)	(134)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante		5.006	2.970
Aumento en deudores comerciales		(272)	(660)
Aumento en existencias		(140)	(21)
Aumento en otros deudores y activos corrientes		(388)	(233)
Aumento en acreedores comerciales		258	886
Aumento en ingresos diferidos		212	1.236
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes		188	676
Variación neta en el capital circulante		(142)	1.884
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		4.864	4.854
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	35	(3.544)	(3.875)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles		1.080	837
Fondos por venta de inversiones		11	-
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo		(985)	(351)
Pago a Globalia por el préstamo convertible		-	(100)
Otros movimientos de inversión		15	26
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(3.423)	(3.463)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación			
Fondos procedentes de deudas financieras	35	1.001	1.436
Amortización de deudas financieras	35	(4.268)	(1.050)
Amortización de pasivos por arrendamientos	35	(1.731)	(1.455)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	35	(119)	1.036
Adquisición de acciones propias		(77)	(23)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		(5.194)	(56)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		(3.753)	1.335
Diferencias netas por cambio de divisa		(2)	(31)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		9.196	7.892
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	22	5.441	9.196
Conciliación de Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados			
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	22	5.441	9.196
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	22	1.396	403
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	22	6.837	9.599

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. En la nota 2 y la nota 37 se ofrece más información.

Para más información acerca de los niveles de efectivo restringido, véase la nota 22, 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 2023

Millones de euros	Capital suscrito (nota 31)	Prima de emisión (nota 31)	Acciones propias (nota 31)	Otras reservas (nota 33)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Participaciones no dominantes (nota 33)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2023	497	7.770	(28)	(1.717)	(4.506)	2.016	6	2.022
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	2.655	2.655	-	2.655
Otro beneficio global del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible	-	-	-	(81)	-	(81)	-	(81)
Diferencias de cambio	-	-	-	(20)	-	(20)	-	(20)
Gastos financieros	-	-	-	(35)	-	(35)	-	(35)
Ineficiencia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	(6)	-	(6)	-	(6)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	(195)	-	(195)	-	(195)
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	127	-	127	-	127
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	(120)	-	(120)	-	(120)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	82	-	82	-	82
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(119)	-	(119)	-	(119)
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	-	18	-	18	-	18
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(1.076)	(1.076)	-	(1.076)
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	(18)	(18)	-	(18)
Beneficio global total del ejercicio	-	-	-	(349)	1.561	1.212	-	1.212
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(6)	-	(6)	-	(6)
Coberturas transferidas y registradas en ingresos relacionados con ventas anticipadas	-	-	-	85	-	85	-	85
Coberturas transferidas y registradas en existencias	-	-	-	(9)	-	(9)	-	(9)
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	-	52	52	-	52
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	5	-	(6)	(1)	-	(1)
Adquisición de acciones propias	-	-	(77)	-	-	(77)	-	(77)
A 31 de diciembre de 2023	497	7.770	(100)	(1.996)	(2.899)	3.272	6	3.278

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Capital suscrito (nota 31)	Prima de emisión (nota 31)	Acciones propias (nota 31)	Otras reservas (nota 33)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Participaciones no dominantes (nota 33)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2022	497	7.770	(24)	(1.673)	(5.730)	840	6	846
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	431	431	-	431
Otro beneficio global del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible	-	-	-	(1.115)	-	(1.115)	-	(1.115)
Diferencias de cambio	-	-	-	(90)	-	(90)	-	(90)
Gastos financieros	-	-	-	10	-	10	-	10
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	(22)	-	(22)	-	(22)
Ineficiencia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	(16)	-	(16)	-	(16)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	1.472	-	1.472	-	1.472
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	2	-	2	-	2
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	(115)	-	(115)	-	(115)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	38	-	38	-	38
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(6)	-	(6)	-	(6)
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	-	(53)	-	(53)	-	(53)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	662	662	-	662
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	52	52	-	52
Beneficio global total del ejercicio	-	-	-	105	1.145	1.250	-	1.250
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(65)	-	(65)	-	(65)
Coberturas transferidas y registradas en ingresos relacionados con ventas anticipadas	-	-	-	36	-	36	-	36
Coberturas transferidas y registradas en existencias	-	-	-	(58)	-	(58)	-	(58)
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	-	39	39	-	39
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	19	-	(22)	(3)	-	(3)
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	-	(23)	-	(23)
Reembolso del bono convertible	-	-	-	(62)	62	-	-	-
A 31 de diciembre de 2022	497	7.770	(28)	(1.717)	(4.506)	2.016	6	2.022

NOTAS A LAS CUENTAS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

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 (en lo sucesivo, la "Sociedad") es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El domicilio social de IAG se ubica en El Caserío, Zona industrial 2, Camino de La Muñoza, s/n, 28042, Madrid, España. 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 adquisiciones 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 Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo Español).

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados 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 del Grupo y no han sido auditados. Los estados financieros consolidados se presentan redondeados al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Los presentes estados financieros se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los activos y obligaciones derivados de retribuciones a empleados, la emisión de bonos convertibles de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio que se valoran a valor razonable. Las notas a los estados financieros para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

Los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 han sido autorizados para su publicación y aprobados por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2024.

Cambios en la presentación de resultados

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha actualizado el nombre de la partida Beneficio/(pérdida) de explotación de la Cuenta de resultados, anteriormente denominada Beneficio/(pérdida) de las operaciones. La definición de este término no ha cambiado.

Cuenta de resultados - Ganancia neta por venta de inmovilizado material

La Cuenta de resultados del ejercicio anterior incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro del Beneficio de explotación. En consecuencia, para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reclasificado 22 millones de euros de ganancias de Otros ingresos no operativos a Ganancia neta por venta de inmovilizado material dentro de Gastos de explotación. No hay ningún impacto en el Beneficio después de impuestos. El beneficio/(pérdida) de explotación por segmentos se ha actualizado para reflejar la reclasificación.

Estado de resultado global

El Estado de resultado global del ejercicio anterior incluye una reclasificación de 173 millones de euros de ganancias asociadas a los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo y de 9 millones de euros de pérdidas asociadas a los movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas, que anteriormente se habían presentado bajo el subepígrafe Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto, al subepígrafe Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente al beneficio neto, ya que pueden ser recicladas al beneficio neto en periodos futuros. No hay ningún impacto en el Otra (pérdida)/beneficio global total del ejercicio, neta de impuestos.

Estado de flujos de efectivo

El estado de flujos de efectivo del ejercicio anterior se ha presentado de nuevo y detallado en la nota 37. En consecuencia, el Grupo ha reclasificado los resultados del ejercicio a 31 de diciembre de 2022.

Principio de empresa en funcionamiento

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo contaba con una liquidez total de 11.624 millones de euros (31 de diciembre de 2022: liquidez total de 13.999 millones de euros), formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por un total de 6.837 millones de euros, líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales de 4.412 millones de euros y líneas de financiación concedidas y no dispuestas específicas para aeronaves de 375 millones de euros. A 31 de diciembre de 2023, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deudas.

La disminución de la liquidez durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 fue atribuible, entre otras acciones, a: (i) la amortización de deudas financieras por valor de 4.268 millones de euros, que consistió, entre otros, en la amortización anticipada de 2.330 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) de la línea de crédito con el *UK Export Finance* (UKEF), la amortización anticipada de 867 millones de euros del préstamo sindicado parcialmente garantizado por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España y la amortización anticipada de 500 millones de euros de la emisión de bonos sénior no garantizada a su vencimiento; (ii) la obtención de una línea de crédito con el *Export Development Guarantee Facility* adicional a cinco años por valor de 1.159 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas), compensada por una reducción de 741 millones de euros en las líneas de financiación específicas para aeronaves; y (iii) la fuerte generación de flujo de efectivo de explotación.

En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo ha modelado dos escenarios, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista, durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de estos estados financieros consolidados (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”). El plan de negocio a tres años del Grupo, empleado para la creación de la Hipótesis de Referencia, fue elaborado para y aprobado por el Consejo en diciembre de 2023. El plan de negocio considera la opinión del Consejo y de la dirección sobre la capacidad, basada en el impacto potencial de los entornos económicos y geopolíticos generales de los negocios del Grupo a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 31 de marzo de 2025 incluyen:

- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica, con una capacidad total que se mantendrá por encima de los niveles obtenidos en 2023 durante todo el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- Se prevé que los ingresos unitarios de pasaje por AKO se mantengan por encima de los niveles de 2023 a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales de 4.412 millones de euros no se dispondrán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas de financiación se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo podría disponer de 3.843 millones de euros a 31 de marzo de 2025;
- El Grupo ha supuesto que las líneas de financiación no dispuestas específicas para aeronaves de 375 millones de euros, relacionadas con estructuras de financiación específicas, se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que la emisión de bonos de 500 millones de euros con vencimiento en marzo de 2025 no se refinanciará;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 15, 3.207 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 31 de marzo de 2025;
- Aunque el Grupo no espera financiar todas las entregas previstas durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, para aquellas que sí espera financiar, ha previsto conseguir entre el 90% y el 100% dependiendo del tipo de aeronave; es decir, 2.235 millones de euros, de la financiación para aeronaves necesaria que aún no está concedida, para alinearse con el calendario y los pagos de las entregas de aeronaves que espera financiar, incluidas las aeronaves entregadas en 2023 cuya financiación no estaba asegurada en la fecha de cierre; y
- El Grupo ha supuesto que las aprobaciones pertinentes necesarias en relación con la adquisición del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no posee actualmente se obtendrán antes del final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, y que se incurrirá en salidas de efectivo por valor de 149 millones de euros, que comprenden 100 millones de euros de la contraprestación en efectivo y 49 millones de euros para la compra de acciones ordinarias de la Sociedad que aún no se han adquirido en la fecha del balance. Se asume que el pago de la contraprestación diferida de 100 millones de euros previsto en el primer aniversario y de 100 millones de euros previsto en el segundo aniversario de la finalización de la adquisición se producirá fuera del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, no se incluye en estas previsiones.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, representándolo del siguiente modo: menores niveles de capacidad operada cada mes, lo que incluye una reducción del 25% durante tres meses a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; menores niveles de ingresos unitarios de pasaje/AKO (asientos kilómetro ofertados); aumentos en el precio del combustible de aviación del 20% por encima del asumido en la Hipótesis de Referencia; e incrementos de los costes de explotación. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 10% inferior a la de la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista asume que British Airways tendría que utilizar íntegramente la parte que le corresponde de la línea de crédito renovable disponible en dólares estadounidenses (para más información, véanse las notas 3 y 29f). La Hipótesis Pesimista también asume que, una vez completada la adquisición de Air Europa Holdings, el Grupo deberá aportar 200 millones de euros adicionales para necesidades relacionadas con el capital circulante. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, pero plausible.

Después de revisar la Hipótesis de Referencia y la Hipótesis Pesimista, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante un periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de estos estados financieros consolidados y, por lo tanto, siguen adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2023.

Consolidación

Los estados financieros del Grupo comprenden los estados financieros de la Sociedad y sus filiales, todos ellos 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. Las participaciones no dominantes 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, a la fecha de adquisición 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 las participaciones no dominantes 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 los estados financieros consolidados.

Entidades estructuradas no consolidadas

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aeronaves. En algunos casos, el Grupo asumirá varias de estas operaciones de venta y posterior arrendamiento al mismo tiempo mediante los denominados *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC). Bajo cada una de estas estructuras de financiación, se establecen una compañía o compañías (el "Emisor de EETC") para facilitar dicha financiación en nombre de entidades inversoras sin vinculación con el Grupo. En algunas de estas estructuras de financiación, se establecen vehículos de finalidad especial ("SPV del Arrendador") adicionales para aportar financiación adicional de varios inversores adicionales no relacionados con el Emisor de EETC. Los fondos procedentes de la emisión de EETC por parte del Emisor de EETC, y, donde sea aplicable, los fondos obtenidos del SPV del Arrendador, se emplean en la compra de aeronaves únicamente del Grupo. A continuación, el Grupo suscribirá acuerdos de arrendamiento a tipo fijo (que cumplen las condiciones para ser reconocidos en el epígrafe de Pasivos por financiación de activos) con el Emisor de EETC, o, donde sea aplicable, el SPV del Arrendador, y los pagos realizados por el Grupo al Emisor de EETC, o al SPV del Arrendador, son distribuidos, a través de un fondo, a las entidades inversoras sin vinculación mencionadas anteriormente. La finalidad principal de esta modalidad de fondo es mejorar la solvencia crediticia de las obligaciones de deuda del Grupo a través de ciertos mecanismos de protección frente a insolvencias y líneas de liquidez y también reducir el coste total de endeudamiento del Grupo.

El Emisor de EETC y el SPV del Arrendador se constituyen únicamente con la finalidad de facilitar la financiación garantizada por activos y se espera que dejen de tener actividad una vez alcanzado el vencimiento de dicha financiación. Las actividades relevantes del Emisor de EETC y del SPV del Arrendador se restringen a los acuerdos de financiación preestablecidos y a la reserva de la titularidad de los correspondientes aviones financiados. Por lo tanto, el Grupo ha determinado que cada Emisor de EETC y los SPV del Arrendador son entidades estructuradas. De acuerdo con los términos contractuales de las estructuras de financiación, el Grupo no está expuesto a pérdidas en estas entidades, no posee ninguna participación en el capital social del Emisor de EETC o el SPV del Arrendador, no tiene representación en los consejos de administración respectivos y no tiene capacidad para influir en la toma de decisiones.

Además de lo anterior, dichas operaciones financieras no exponen al Grupo a ningún riesgo económico o financiero adicional importante, como la ausencia de variaciones de los tipos de interés con el paso del tiempo.

A la hora de considerar los hechos anteriores, la dirección ha concluido que el Grupo no tiene acceso a rentabilidades variables procedentes de los Emisores de EETC y los SPV del Arrendador porque su participación se limita al pago del principal y los intereses con arreglo a lo estipulado, por lo que no ejerce control sobre los Emisores de EETC o los SPV del Arrendador y, por tanto, no los consolida.

En la nota 26 se ofrece más información acerca del impacto financiero de estas transacciones financieras.

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 los estados financieros 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 e IAG Loyalty tienen la libra esterlina como divisa funcional. Los estados financieros consolidados 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 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 contabilidad 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 Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera en la Cuenta de resultados. Todas las ganancias y pérdidas restantes resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios se contabilizan en el beneficio de explotación.

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. Las pérdidas y ganancias 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 participación, 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 Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes y los pagos previos a la entrega (también denominados pagos por anticipado). Los activos de flota en propiedad y 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, según los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y hasta un 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y entre 23 y 29 años (dependiendo de la aeronave) y hasta un 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. En los casos en los que el arrendamiento incluye una opción de compra a criterio del Grupo, cuando se prevé que la opción de compra se va a ejercer, el activo asociado por derecho de uso se deprecia usando las tasas de depreciación mencionadas anteriormente para reflejar la vida razonablemente cierta de las aeronaves, con independencia del plazo de arrendamiento.

Las modificaciones de interiores de cabina, incluidas las necesarias por cambio o relanzamiento de marcas, se deprecian en el plazo que sea inferior entre 12 años o la vida útil restante de la aeronave, ya sea en propiedad o arrendada.

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

b 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 cuatro a 20 años.

c Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

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

d Indemnizaciones

Algunos de los acuerdos contractuales del Grupo con fabricantes de aeronaves y motores contienen cláusulas de indemnización por daños y perjuicios, en virtud de las cuales, si el proveedor incumple una o varias cláusulas contractuales (como retrasos en los plazos de entrega de una aeronave o un motor), deberá abonar daños y perjuicios al Grupo. Las indemnizaciones se reconocen en la Cuenta de resultados únicamente en la medida en que hagan referencia a compensaciones por pérdida de ingresos y/o mayores gastos de explotación, cuando existe un derecho contractual, los importes pueden cuantificarse de forma fiable y la recepción se da prácticamente por segura. Cuando las indemnizaciones no se refieren a compensaciones por pérdida de ingresos y/o mayores gastos de explotación, los importes se reconocen como una reducción del coste de la aeronave correspondiente en el Balance de situación y se deprecian a lo largo de su vida útil.

Cuando la compensación, no relacionada con la pérdida de ingresos y/o mayores gastos de explotación, se recibe antes de la entrega asociada de la aeronave y/o motor, el Grupo reconoce el importe dentro de Otros acreedores hasta el momento en que se entrega la aeronave y/o motor, momento en el que los importes se transfieren y se registran como una reducción del coste del activo asociado. Dicha compensación se registra en el Estado de flujos de efectivo dentro de los flujos de efectivo de las actividades de inversión bajo el epígrafe de Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles.

e Arrendamientos

El Grupo suscribe arrendamientos sobre diversas aeronaves, inmuebles, equipos y otros activos. 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.

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 material identificado por un periodo a cambio de una contraprestación. El Grupo ha optado por no aplicar dicha consideración cuando el contrato se refiere a un activo intangible, como son los derechos de aterrizaje o el software informático; en este caso, los pagos asociados con el contrato se registran cuando se producen.

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; y cualquier coste directo inicial. Asimismo, al inicio de un contrato, el activo por derecho de uso incorporará unos costes de reparación inevitables, como la retirada de la marca y configuración específicas de la aerolínea, para devolver el activo a su estado original, para lo cual se registra el importe correspondiente en Provisiones. 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 especie), menos los incentivos de arrendamiento a recibir; los pagos por 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 de aviones se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. El tipo de interés implícito en el arrendamiento es la tasa de descuento que, en la fecha de inicio del arrendamiento, provoca que el valor actual agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado sean iguales al valor razonable del activo arrendado y cualquier coste indirecto inicial del arrendador. En el caso de los arrendamientos de aviones, esta información puede observarse en el contrato o bien es de fácil acceso a partir de datos de mercado externos. Se considera que los costes directos iniciales del arrendador son irrelevantes. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, 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 valor contable de los pasivos por arrendamientos se vuelve a calcular si se produce una modificación del contrato de arrendamiento, una reevaluación del plazo de arrendamiento (en particular en relación con los supuestos relativos a las opciones de ampliación y rescisión) y si se producen cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependan de un índice o tipo.

Importes excluidos del reconocimiento como pasivos por arrendamiento

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 12 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 aquellos 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 arrendamiento 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 arrendamiento 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. Estos pagos por arrendamientos variables se cargan a la Cuenta de resultados según se producen.

Operaciones de venta y posterior arrendamiento

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aeronaves. Cada operación se evalúa para determinar si cumple los requisitos de la NIIF 15 “Ingresos procedentes de contratos con clientes” para considerarse una venta. El criterio principal para determinar si una venta se ha producido o no es si el contrato contempla la posibilidad, a discreción del Grupo, de recomprar la aeronave durante el plazo del arrendamiento; en este sentido, la existencia de esta opción de recompra da lugar a que se considere que la venta no se ha producido; y, si no existe dicha opción de recompra, entonces se considera que la venta se ha producido. A continuación se define la contabilización de estas operaciones:

- Si se ha considerado como una venta, el activo asociado se da de baja 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; y
- 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 a los fondos procedentes de su financiación.

Presentación de flujos de efectivo – pasivos por arrendamientos

Los pagos por arrendamiento se presentan del siguiente modo en el Estado de flujos de efectivo consolidado:

- Cuando los fondos percibidos de las operaciones de venta y posterior arrendamiento representan el valor razonable del activo que se traspasa, los fondos percibidos totales se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de inversión. Cuando los fondos percibidos de operaciones de venta y posterior arrendamiento superan el valor razonable del activo que se traspasa, la parte de los fondos equivalente al valor razonable del activo que se traspasa se presenta dentro de actividades de inversión y la parte de los fondos que supera el valor razonable se presenta dentro de actividades de financiación;
- Los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por arrendamientos se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de financiación;
- Los pagos de intereses correspondientes a pasivos por arrendamientos se incluyen en los flujos de efectivo de actividades de explotación; y
- Los pagos relacionados con elementos variables de un arrendamiento, arrendamientos a corto plazo y activos de bajo valor se presentan dentro de los flujos de efectivo de actividades de explotación.

Presentación de flujos de efectivo – pasivos por financiación de activos

Los pagos asociados a los pasivos por financiación de activos se presentan de la siguiente manera en el Estado de flujos de efectivo consolidado:

- Los fondos procedentes de los pasivos por financiación de activos se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de financiación;
- Los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por financiación de activos se presentan en los flujos de efectivo de las actividades de financiación; y
- Los pagos de intereses correspondientes a pasivos por financiación de activos se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades de explotación.

Contabilidad como arrendador

Cada cierto tiempo, el Grupo alquilará a terceros activos específicos, incluidos determinados elementos del inmovilizado material. Al inicio del arrendamiento, el Grupo determina si cada contrato es un arrendamiento financiero o un arrendamiento operativo.

A la hora de determinarlo, el Grupo evalúa si el arrendamiento supone una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario. Los factores que se evalúan comprenden, entre otros, si el plazo del alquiler cubre la mayor parte de la vida útil del activo subyacente y si el activo subyacente se transfiere al arrendatario o si este tiene la opción de comprar el activo subyacente al vencimiento del contrato. En los casos en los que exista una transferencia sustancial de todos los riesgos y beneficios de la titularidad, entonces el arrendamiento se clasifica como financiero; de lo contrario, se clasifica como operativo.

f Mantenimiento, reparaciones y revisión

Aviones en propiedad

Los gastos de grandes reparaciones, incluidas las piezas de recambio y la mano de obra para fuselajes y motores, se capitalizan y amortizan a lo largo de la vida útil prevista entre las grandes reparaciones o el final de la vida útil del activo.

Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de los activos de la flota en propiedad (incluido el mantenimiento prestado en virtud de contratos de “pago por uso”) se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente.

Aeronaves arrendadas

El Grupo registra una provisión para los principales eventos de mantenimiento y revisión, incluidos fuselajes y motores, que se producen por el uso o por el paso del tiempo y se reconoce a medida que se produce dicha actividad hasta el siguiente evento de mantenimiento, con el correspondiente gasto registrado en la Cuenta de resultados. Cualquier cambio posterior en la estimación se reconoce en la Cuenta de resultados. Cuando se realiza el evento de mantenimiento y/o revisión, la provisión asociada se da de baja.

Las obligaciones para grandes reparaciones que surgen al inicio de un arrendamiento se reconocen como una provisión con el importe correspondiente reconocido como parte del activo por derecho de uso. Cualquier cambio posterior en la estimación relativa a dichos costes se refleja en el activo por derecho de uso.

Todas las demás piezas de repuesto y costes relacionados con el mantenimiento de la flota arrendada (incluido el mantenimiento bajo contratos de “pago por uso”) se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente.

Activos intangibles

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 efectivo 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 se encuentran fuera de Reino Unido y 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 Reino Unido y de la UE no se amortizan, ya que la normativa establece que dichos derechos sean perpetuos.

e Activos intangibles basados en contratos

Los activos intangibles basados en contratos que se adquieren en combinaciones de negocio se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición y se amortizan 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 diez años.

En algunos casos, el Grupo suscribe acuerdos de computación en la nube con proveedores de servicios externos, como el software como servicio ("SaaS" por sus siglas en inglés), en virtud de los cuales se concede al Grupo el derecho de acceso y uso del software de aplicación durante la vigencia del contrato. Al inicio del contrato, el Grupo evaluará si dicho acuerdo da lugar al reconocimiento de un activo intangible de software.

Si el Grupo determina que no se debe reconocer ningún activo intangible de software, se determina que el acuerdo de computación en la nube es un contrato de servicios, y las tasas asociadas abonadas se contabilizan como gastos en el momento en que se incurre en ellas. Además, los costes de personalización y configuración del software de aplicación se contabilizan como gastos en el momento en que se incurre en ellos.

g Derechos de emisión

Cuando una compañía operadora compra derechos de emisión, estos importes se reconocen al coste y se registran en el epígrafe de Activos intangibles. En la medida en que una compañía operadora emite CO₂ equivalente y asume una obligación ante las autoridades competentes, se reconoce una provisión.

Los derechos de emisión registrados en Activos intangibles 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. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora ha adquirido derechos de emisión con objeto de compensar las emisiones, la provisión se reconoce al coste medio ponderado del activo intangible. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora no ha adquirido todavía derechos de emisión con objeto de compensar las emisiones, la provisión se reconoce al precio de mercado de los derechos de emisión necesarios en la fecha de cierre. Cuando se reconoce la provisión, se registra el importe correspondiente en la Cuenta de resultados, en Gastos de combustible y derechos de emisión.

La obligación del Grupo en materia de emisiones, reconocida como un pasivo independiente, se extingue cuando se entregan los certificados de emisión asociados, algo que ocurre generalmente en un plazo de 12 meses desde la fecha de cierre.

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión especificados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo se mantiene en el epígrafe de Activos intangibles del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación igual al importe de los fondos recibidos.

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 un deterioro se revisan a efectos de posible reversión del deterioro en cada fecha de cierre.

a Inmovilizado material, incluidos los Activos por derecho de uso

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 Activos intangibles

Los activos intangibles 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 intangibles con vida indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente o con más frecuencia cuando por acontecimientos o cambios en las circunstancias existan indicios de que el valor contable pueda 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 patrimonio 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 aplicando el método de la participación y se registran 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 aplicando el método de la participación del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo del resultado de explotación. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o vendidas durante el ejercicio se registran por el periodo correspondiente de titularidad.

Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros

Los activos financieros y los pasivos financieros se clasifican, en el momento de su reconocimiento inicial, como valorados a coste amortizado, a valor razonable con cargo al Estado de resultado global o a valor razonable con cargo a la Cuenta de resultados. Los activos y pasivos financieros no se reclasifican con posterioridad a su reconocimiento inicial, a menos que el Grupo cambie su modelo de negocio para la gestión de los activos financieros.

La clasificación de los activos y pasivos financieros en el momento del reconocimiento inicial depende de las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y pasivos financieros y del modelo de negocio del Grupo para su gestión. Para que un activo financiero o un pasivo financiero se clasifique y valore a coste amortizado o a valor razonable con cambios en el Estado de resultado global, debe dar lugar a flujos de efectivo que sean "únicamente pagos de principal e intereses" ("SPPI" por sus siglas en inglés) sobre el importe del principal pendiente. Un activo financiero o un pasivo financiero que no sea SPPI se clasifica y valora a valor razonable con cambios en la Cuenta de resultados. Esta evaluación se realiza instrumento por instrumento.

El modelo de negocio del Grupo para la gestión de los activos financieros y los pasivos financieros establece cómo gestiona sus activos financieros y pasivos financieros para generar flujos de efectivo. El modelo de negocio determina si los flujos de efectivo resultarán del cobro de los flujos de efectivo contractuales, de la venta de los activos financieros o de ambos. Los activos financieros y los pasivos financieros clasificados y valorados a coste amortizado se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo de mantener los activos financieros para cobrar los flujos de efectivo contractuales, mientras que los activos financieros y los pasivos financieros clasificados y valorados a valor razonable en el Estado de resultado global se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo tanto de mantener para cobrar los flujos de efectivo contractuales como de vender.

Préstamos a largo plazo

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado, incluidos los 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.

Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican de dos formas: como instrumentos financieros compuestos o como instrumentos financieros híbridos, dependiendo de las opciones de liquidación en el momento del reembolso. Cuando los titulares de los bonos ejercen la opción de conversión en acciones y el Grupo se ve obligado a liquidar los bonos convertibles entregando un número fijo de acciones ordinarias de la Sociedad, entonces los bonos se clasifican como instrumento financiero compuesto. Cuando el Grupo dispone de un mecanismo de liquidación alternativo para los bonos convertibles que permite la liquidación en efectivo, entonces el instrumento convertible se clasifica como instrumento financiero híbrido.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros compuestos están 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. 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 efecto en patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior. 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.

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros híbridos están formados únicamente por un elemento de pasivo que se reconoce en el epígrafe Deudas financieras. En la fecha de emisión, la totalidad de los bonos convertibles se registra a valor razonable y las posteriores ganancias o pérdidas de valor razonable se contabilizan en el epígrafe Deudas financieras a largo plazo. El valor razonable de dichos instrumentos financieros se obtiene de sus respectivos precios cotizados en mercados activos; en este sentido, la porción de la variación de valor razonable atribuible a los cambios en el riesgo crediticio de los bonos convertibles se reconoce en Otro resultado global y la porción de la variación de valor razonable atribuible a las condiciones de los mercados se reconoce en la partida de Gastos financieros de la Cuenta de resultados.

Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros compuestos se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su valor contable en la fecha de la emisión. La porción relacionada con el elemento de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto. Los costes de emisión asociados con instrumentos financieros híbridos se reconocen inmediatamente como gasto en la Cuenta de resultados.

Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluidas 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 de resultado global. Posteriormente, se miden a valor razonable y los cambios en el valor razonable se reconocen en el Estado de resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas a la Cuenta de resultados cuando la inversión se vende o cuando un cambio en la estructura de la operación cambia su clasificación como Otras inversiones en patrimonio. Los dividendos percibidos de otras inversiones en patrimonio 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.

Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración.

Instrumentos financieros mantenidos para negociar

Los instrumentos financieros se clasifican como mantenidos para negociar si se contraen con el propósito de vender el activo asociado a corto plazo y no se han adquirido para fines operativos.

Al suscribir contratos de venta a plazo a corto plazo, el Grupo trata de optimizar la asignación de capital minimizando al mismo tiempo el riesgo económico asociado.

Depósitos remunerados

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

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.

A la hora de determinar si se ha producido un incremento sustancial en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial y a la hora de estimar las pérdidas crediticias previstas, el Grupo considera la información razonable y aceptable que es pertinente y está disponible. Esto incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos basados en la experiencia histórica del Grupo y su evaluación crediticia documentada, incluida la información de carácter prospectivo. Esta información de carácter prospectivo tiene en cuenta las condiciones económicas previstas que se espera que afecten a los saldos pendientes en la fecha de balance. Un activo financiero se da de baja cuando no existen expectativas razonables de recuperación, como cuando el cliente ha solicitado y presentado su liquidación.

b Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos a la vista, o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición, mantenidos en cualquier entidad clasificada como financiera y que están sujetos a un riesgo no significativo de cambio de valor.

c Instrumentos financieros derivados y no derivados, y operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados comprenden derivados *swap* de tipos de interés, derivados de divisas y derivados de combustible (incluidos opciones, *swaps* y contratos a plazo) 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 efectivo). 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.

Cuando se utilizan contratos a plazo para cubrir operaciones previstas, generalmente el Grupo designa únicamente el componente al contado del contrato a plazo como el instrumento de cobertura dentro de una relación de cobertura. La parte efectiva de las ganancias o pérdidas que se generan en las variaciones en el valor razonable que experimenta el componente al contado se registra en el Estado de resultado global, dentro del epígrafe de Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto. El componente a plazo de un contrato a plazo no se designa como de cobertura, y las ganancias y pérdidas asociadas se registran en el Estado de resultado global dentro de la Reserva para gastos por coberturas en el patrimonio neto hasta que la operación subyacente tenga incidencia en la Cuenta de resultados.

Con el fin de gestionar el efecto de los movimientos de los tipos de cambio sobre los ingresos de efectivo recibidos de clientes en moneda extranjera (denominados en dólares estadounidenses, euros y yenes japoneses), determinadas cuotas de amortización no relacionadas con derivados sobre pasivos remunerados denominados en moneda extranjera se designan como instrumentos de cobertura dentro de una relación de cobertura. La parte efectiva de las ganancias o pérdidas derivadas de las fluctuaciones en tipos de cambio de moneda extranjera se reconoce en el Estado de resultado global, dentro del epígrafe de Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio. Las ganancias o pérdidas acumuladas en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se transfieren a Ventas anticipadas en el mismo periodo en el que ocurre la transacción prevista o cuando se suspende la contabilidad de coberturas porque la operación prevista ya no se prevé que se produzca, en cuyo momento los importes se reclasifican inmediatamente a la Cuenta de resultados.

Cuando un derivado se reconoce como instrumento de cobertura y ese instrumento vence, se vende o es objeto de reestructuración, si aún se espera que ocurra la operación inicial, la posible ganancia o pérdida acumulada se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida subyacente sea registrada en la Cuenta de resultados. Cuando cambia el objetivo de la gestión del riesgo, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada asociada generada antes del cambio en dicho objetivo se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida subyacente sea registrada en la Cuenta de resultados en el caso de que hubiera tenido que seguir alcanzándose el objetivo de la gestión del riesgo. Cuando ya no se espera que ocurra una operación prevista que anteriormente se determinó como altamente probable y a la que se aplicó la contabilidad de coberturas, se suspende la contabilidad de coberturas y la ganancia o pérdida acumulada en la reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifica inmediatamente a la Cuenta de resultados.

Cada compañía operadora formaliza contratos de derivados en moneda extranjera, que no se designan como de cobertura, con el fin de atenuar los efectos de los movimientos de los tipos de cambio sobre los pasivos financieros denominados en monedas distintas de la moneda de presentación de cada compañía operadora, incluidos, entre otros, los pasivos por arrendamientos. Los movimientos que experimenta el valor razonable de dichos derivados se reconocen en la Cuenta de resultados en el periodo en que se producen y se presentan en Gasto neto por conversión de moneda extranjera.

Las ganancias o pérdidas por diferencias 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 Coberturas de flujos de efectivo

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura de flujos de efectivo de una operación futura altamente probable se evalúan en base a su eficacia y consecuentemente se registran en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en el patrimonio neto.

Eficacia de las coberturas

La eficacia de las coberturas se determina al inicio de la relación de cobertura, y mediante evaluaciones periódicas de la eficacia potencial, para garantizar que existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura. Una relación de cobertura puede acogerse a la contabilidad de coberturas si reúne la totalidad de los requisitos de eficacia que figuran a continuación: (i) existe una "relación económica" entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura; (ii) el efecto del riesgo crediticio no determina las variaciones de valor que se derivan de esa relación económica; y (iii) el ratio de cobertura está en consonancia con las necesidades de la estrategia de gestión de riesgos del Grupo y se mantiene en todos los casos en una relación de 1 a 1.

El Grupo evalúa si se espera que el derivado designado como instrumento de cobertura en una relación de cobertura sea eficaz al inicio y en cada fecha de cierre para compensar los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta utilizando el modelo del derivado hipotético.

Las fuentes de ineficacia incluyen las siguientes:

- En las coberturas de compras de combustible, puede surgir ineficacia si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En las coberturas de compras de moneda extranjera, la ineficacia puede surgir si las fechas de la operación prevista difieren de las que se consideraron inicialmente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En las coberturas de pagos de intereses, la ineficacia puede surgir si existen diferencias en los términos esenciales entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados;
- En todas las coberturas, la ineficacia puede surgir si existen diferencias entre los términos críticos del instrumento de cobertura y el derivado hipotético, como cuando al inicio de la relación de cobertura el valor razonable del instrumento de cobertura no es cero.

La ineficacia se reconoce en la Cuenta de resultados bajo el epígrafe Ganancias/(pérdidas) realizadas/no realizadas sobre derivados no clasificados como de cobertura y se presenta en Otros ingresos no operativos.

Ajustes de reclasificación y transferencia

Las ganancias y pérdidas acumuladas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo dentro del patrimonio neto o se reclasifican desde la Reserva para coberturas de flujos de efectivo cuando la partida cubierta tiene incidencia en la Cuenta de resultados o se transfieren desde la Reserva de coberturas de flujos de efectivo cuando la partida cubierta da lugar al reconocimiento en el Balance de situación, del siguiente modo:

- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de gastos dentro de la Cuenta de resultados (como una compra de combustible de aviación en la que tanto el combustible como el derivado sobre moneda extranjera asociado se designan como el instrumento de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la Reserva para gastos por coberturas se reclasifican y se incluyen en la Cuenta de resultados dentro del mismo epígrafe en el que se presenta la partida cubierta. Dicha reclasificación se produce en el mismo periodo en el que se reconoce la partida cubierta en la Cuenta de resultados;
- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo no financiero (como una compra de aviones en la que los derivados sobre moneda extranjera asociados se designan como el instrumento de cobertura o cuando la compra de combustible de aviación da lugar al reconocimiento de existencias de combustible en almacenes) o un pasivo no financiero (como las ventas anticipadas para las que tanto los derivados sobre moneda extranjera como los instrumentos derivados no financieros están designados como instrumentos de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas tanto en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como en la Reserva para gastos por coberturas se transfieren y se incluyen en el coste inicial del activo o pasivo, respectivamente. Estas ganancias o pérdidas se reconocen en la Cuenta de resultados, a medida que el activo no financiero y el pasivo no financiero afecta a la Cuenta de resultados (en el caso de las aeronaves, a través de la Depreciación, amortización y deterioro a lo largo de la vida útil prevista de la aeronave; en el caso de las existencias de combustible, a través de Gastos de combustible y derechos de emisión cuando se consumen y en el caso de las ventas anticipadas, a través de Ingresos de pasaje cuando se realiza el vuelo); y
- Cuando la partida cubierta prevista da lugar al reconocimiento de un activo o pasivo financiero (como la deuda a tipo variable para la que los *swaps* de tipos de interés se designan como instrumento de cobertura), las ganancias y pérdidas acumuladas registradas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo se reclasifican a la Cuenta de resultados como Gastos por intereses en Gastos financieros al mismo tiempo que se genera el ingreso o gasto financiero sobre el elemento cubierto.

En la nota 29 se incluye más información acerca de las actividades de gestión del riesgo del Grupo.

e Coberturas del valor razonable

Las variaciones en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura del valor razonable se registran en la Cuenta de resultados como Variación neta en el valor razonable asociada a coberturas de valor razonable dentro de Otros ingresos no operativos. La variación en el valor razonable de la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se registra como parte del valor contable total de la partida cubierta y se contabiliza en la Cuenta de resultados como Variación neta en el valor razonable asociada a coberturas de valor razonable dentro de Otros ingresos no operativos.

Para las coberturas del valor razonable asociadas a pasivos financieros valorados al coste amortizado, cualquier ajuste en el valor contable se amortiza en la Cuenta de resultados desde la fecha de cese de la relación de cobertura hasta el vencimiento de la partida cubierta utilizando el método del tipo de interés efectivo.

Si se da de baja la partida cubierta, el valor razonable no amortizado se reconoce inmediatamente en la Cuenta de resultados.

La ineficacia incluida en las coberturas del valor razonable de los pagos de tipos de interés puede surgir si existen diferencias en las condiciones críticas entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente, o si se producen cambios en el riesgo de crédito del Grupo o de la contraparte del derivado.

f Reforma de los tipos de interés de referencia

En 2020 el Grupo adoptó las modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 relacionadas con la Fase 1 de la reforma de los tipos de interés de referencia ("Fase 1") y en 2021 el Grupo adoptó las modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16 relacionadas con la Fase 2 de la reforma de los tipos de interés de referencia ("Fase 2").

Las modificaciones de la Fase 1 establecen una exención temporal de la aplicación de determinados requisitos de la contabilidad de coberturas a las relaciones de cobertura afectadas directamente por la reforma de los *Interbank Offered Rates* ("IBOR" por sus siglas en inglés). Estas soluciones posibilitan que la reforma de los IBOR no provoque la cancelación de la contabilidad de coberturas antes de que se modifiquen los contratos. Cuando la transición a un tipo de referencia alternativo ya se ha producido, el Grupo deja de aplicar las modificaciones de la Fase 1 y aplica en su lugar las modificaciones de la Fase 2.

Contabilidad de coberturas

Durante el transcurso de 2023, el Grupo dejó de aplicar las modificaciones de la Fase 1, al hacerse la transición de los últimos IBOR asociados a índices de referencia alternativos. Antes de dichas transiciones y en los casos en que el Grupo aplicaba las modificaciones de la Fase 1, se recurrió a las siguientes exenciones:

- Cuando se considera el requisito de alta probabilidad, el Grupo supuso que dichos tipos de referencia que debían hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que estaban basados los préstamos a largo plazo cubiertos del Grupo, no cambiarían a resultados de la reforma de los IBOR;
- A la hora de evaluar si se preveía que la cobertura fuera altamente eficaz en base prospectiva, el Grupo supuso que aquellos tipos de referencia que debían hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que estaban basados los flujos de efectivo de las deudas financieras a largo plazo cubiertas y los *swaps* de tipos de interés que las cubren, no se verían alterados por la reforma de los IBOR; y
- El Grupo no ha reclasificado la Reserva para coberturas de flujos de efectivo relacionada con el periodo posterior al momento en el que se prevé la entrada en vigor de la reforma de los IBOR.

Cuando el Grupo dejó de aplicar las modificaciones de la Fase 1, modificó su designación como cobertura para reflejar los cambios que impone la reforma de los IBOR, pero únicamente para realizar uno o más de los siguientes cambios:

- Designar un tipo de referencia alternativo (especificado por contrato o no) como el riesgo cubierto;
- Modificar la descripción de la partida cubierta, incluida la descripción de la parte designada de los flujos de efectivo que se cubren; o
- Modificar la descripción del instrumento de cobertura.

La documentación de las coberturas asociada se actualizó para recoger estos cambios en la designación al final del periodo contable en el que se realizaron los cambios. Dichas modificaciones no dieron lugar a que se suspendiera la relación de cobertura.

Cuando el Grupo hizo la transición a tipos de referencia alternativos, se consideró que los importes acumulados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo estaban basados en los tipos de referencia alternativos y no se realizaron ajustes por reclasificaciones desde la reserva para coberturas de flujos de efectivo a la Cuenta de resultados.

Deudas a largo plazo y pasivos por arrendamientos

La Fase 2 de las modificaciones establecía que, para los instrumentos financieros valorados a coste amortizado, los cambios en la base utilizada para determinar los flujos de efectivo contractuales que vengan impuestos por la reforma de los tipos de interés de referencia se reflejen ajustando prospectivamente su tipo de interés efectivo. No se reconoció ninguna pérdida ni ganancia al realizar la transición al nuevo tipo de referencia. Esta simplificación era aplicable únicamente a los cambios directos impuestos por la reforma de los tipos de interés de referencia.

En los pasivos por arrendamientos en los que se había producido un cambio en la base empleada para determinar los flujos de efectivo contractuales, una simplificación práctica consistió en que el pasivo por arrendamiento fuera objeto de una nueva valoración mediante el descuento de los pagos de arrendamientos revisados usando una tasa de descuento que reflejara el cambio en el tipo de interés cuando dicho cambio lo impusiera la reforma de los IBOR.

No se han registrado importes en el periodo actual o el anterior a resultados de dichas modificaciones.

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, 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 a cualquier reembolso futuro del plan, neto de impuestos relacionados, 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 actual 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 por prestaciones definidas neto 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 pérdidas y ganancias de la NIC 19, 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 de 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 una provisión por 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.

c Provisiones para el personal de vuelo

Las obligaciones del Grupo con respecto a las provisiones para el personal de vuelo se calculan por separado para cada convenio colectivo. Para estimar estas obligaciones, el Grupo realiza hipótesis sobre el número de empleados que elegirán acogerse a la jubilación anticipada en virtud de estos convenios, y la edad a la que realizarán esta elección (cuando proceda), utilizando la metodología de probabilidad ponderada. El Grupo reconoce una provisión para costes de servicio a partir de la fecha de contratación de la persona en cuestión, registrándose el importe correspondiente en la Cuenta de resultados. Las provisiones contabilizadas se descuentan en la fecha de cierre del balance y el efecto de la reversión de estos tipos de descuento se contabiliza como gasto financiero en la cuenta de resultados.

Las revaluaciones de las provisiones se efectúan por cambios en las hipótesis financieras y se registran en Otro resultado global. El Grupo registra los cambios a través de Otro resultado global, cuando las hipótesis relativas a las elecciones que deben realizar los individuos difieren de las elecciones reales. Estos cálculos los realiza un actuario cualificado utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Impuestos

Los activos y pasivos por impuestos sobre sociedades 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 con todas las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables reflejados en los estados financieros, 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 tan solo 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 ingresos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valoran en base no descontada 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 neto. 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 guardado en almacenes.

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 cada fecha de 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 consolidar 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.

Acciones propias

Cuando se recompra el capital social de la Sociedad, el importe de la contraprestación abonada, incluidos los costes de transacción directamente atribuibles, se reconoce como una deducción del patrimonio neto dentro de la reserva para acciones propias. Cuando se venden o reemiten acciones propias, el importe percibido se reconoce como un aumento del patrimonio neto y la ganancia o pérdida resultante de la transacción se presenta como un ajuste de las Ganancias acumuladas, sin que se registre ganancia o pérdida alguna en la Cuenta de resultados.

Provisiones

Se constituyen provisiones cuando se cumplen todos los siguientes criterios: (i) cuando exista una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado; (ii) cuando el importe de dicha obligación pueda estimarse con fiabilidad; y (iii) cuando se ha considerado probable que se necesitará una salida de recursos económicos para saldar la obligación. Cuando no se ha considerado probable que se necesitará una salida de recursos económicos para saldar la obligación, el Grupo no reconoce una provisión, pero presenta esta cuestión como un pasivo contingente. El Grupo evalúa para cada cuestión si es probable que se produzca una salida de recursos económicos para saldar la obligación en cada fecha de cierre.

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 cualificados 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.

El método para determinar las provisiones para demandas judiciales se define caso por caso. Cuando una demanda engloba un número considerable de partidas, se calcula la provisión media ponderada determinando todos los resultados potenciales y la probabilidad de que estos ocurran. Cuando una demanda se refiere a una única partida, el Grupo determina la provisión correspondiente mediante la aplicación del resultado más probable considerando los resultados alternativos. Cuando una demanda individual es significativa, la revelación de información cuantitativa se limita de manera que no prejuzgue el resultado de la demanda. Si el efecto es material, los flujos de efectivo futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee tasa de descuento, el efecto de la actualización de la tasa de descuento se registra como Gasto financiero en la Cuenta de resultados.

Reconocimiento de ingresos

Ingresos de pasaje

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 y se presentan en pasivos corrientes hasta que: (i) el cliente ha volado; o (ii) cuando el cliente no vuela en la fecha prevista y haya comprado una tarifa no flexible.

Para billetes flexibles y semiflexibles, cuando el cliente no vuela en la fecha programada, una situación que se define con el término "billetes no utilizados", el cliente tiene varias opciones entre las que puede elegir dependiendo del tipo de tarifa: (i) reprogramar la fecha del viaje previsto; (ii) solicitar un reembolso; o (iii) solicitar un vale.

El Grupo estima el importe de estos billetes no utilizados para los que no se espera que los clientes ejerciten sus derechos pendientes antes de su vencimiento, basándose en los términos y condiciones del billete y en el análisis de la experiencia histórica, un término denominado "*breakage* de billetes no utilizados". Estos ingresos se reconocen de acuerdo con los términos y condiciones de los billetes y el análisis de la experiencia histórica. En el *breakage* de billetes no utilizados, los ingresos se reconocen únicamente cuando el riesgo de una reversión importante de los ingresos es remoto. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre.

Cuando se cancela un vuelo, el cliente tiene varias opciones entre las que puede elegir para sus billetes no utilizados: (i) una compensación; (ii) un reembolso; (iii) un cambio por un vuelo alternativo; o (iv) un vale.

La presentación en los estados financieros de dichas opciones de los clientes, en la medida en que difieren de los criterios de reconocimiento detallados anteriormente, es la siguiente:

- Compensación por una cancelación de vuelo - dichos pagos se presentan netos dentro de Ingresos de pasaje contra el billete original adquirido;
- Reembolso - los ingresos diferidos se reducen y no se registra ningún importe en el epígrafe de ingresos;
- Cambio por un vuelo alternativo - los importes se retienen en Ingresos diferidos hasta el momento en que sale el vuelo y, en este momento, se registran como Ingresos de pasaje; y
- Vale - se mantiene dentro de Ingresos diferidos hasta el momento en el que se canjea por un vuelo o vence y, en este momento, se registra en Ingresos de pasaje.

En relación con los vales, el Grupo también reconoce ingresos estimando la cantidad de vales para los que no se espera que los clientes ejerciten sus derechos pendientes antes de su vencimiento, de acuerdo con el análisis de la experiencia histórica. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre. El importe de dichos ingresos reconocidos está restringido, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión importante de los ingresos en el futuro sea remoto.

Los pagos recibidos en relación con determinados servicios complementarios al transporte de pasajeros, como los cargos por cambios de billete, no se consideran distintos de la obligación de ofrecer el vuelo de pasajeros. Los pagos relacionados con estos servicios complementarios se reconocen en Ingresos diferidos dentro de los pasivos corrientes hasta que el cliente ha tomado el vuelo.

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, aranceles 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. Las comisiones percibidas en relación con los servicios de las agencias se reconocen como ingresos cuando los bienes o servicios subyacentes se han transferido al cliente. En todos los demás casos, el Grupo considera que actúa como mandante en relación con los servicios de transporte de pasajeros.

Ingresos de carga

El Grupo ha identificado una única obligación de ejecución en relación con los servicios de transporte de carga, y los ingresos asociados se evalúan a su precio de venta independiente y se reconocen cuando se ejecuta la obligación, lo que ocurre cuando se presta el servicio de transporte.

Otros ingresos

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con servicios que dan lugar a que los ingresos se reconozcan en Otros ingresos. Estos servicios, sus obligaciones de ejecución y el reconocimiento de los ingresos asociados comprenden:

- La prestación de servicios de mantenimiento y revisión para motores y fuselajes, cuando al Grupo se le contrata para mejorar un activo mientras que el cliente mantiene el control del mismo. Por lo tanto, las obligaciones de ejecución se satisfacen, y los ingresos se reconocen, con el paso del tiempo. El Grupo estima el porcentaje del contrato que se ha cumplido en la fecha de cierre y reconoce los ingresos sobre la base del porcentaje de cumplimiento del contrato;
- La prestación de servicios de asistencia en tierra, donde las obligaciones de ejecución se cumplen cuando los servicios se prestan;
- La prestación de servicios de vacaciones y hoteles, donde las obligaciones de ejecución se cumplen con el paso del tiempo, cuando el cliente disfruta del servicio; y
- Las actividades de marca y marketing, donde las obligaciones de ejecución se cumplen cuando ocurren las actividades asociadas.

Programas de fidelización de clientes

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

Emisión de Avios

Cuando se emite, el precio de venta independiente de un Avios se reconoce en Ingresos diferidos dentro de los pasivos corrientes hasta que el cliente ha canjeado el Avios. El precio de venta independiente de Avios está basado en el valor de los premios por los que se podrían canjear los puntos. El Grupo también reconoce ingresos vinculados a la proporción de Avios que no se prevé que se canjeen, denominados “*breakage*”, en función de los resultados de las modelizaciones realizadas usando experiencias históricas y las tendencias esperadas futuras en el comportamiento de los clientes hasta la fecha de cierre. El importe de dichos ingresos reconocidos está limitado, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión significativa de los ingresos en el futuro sea remoto.

Cuando la emisión de Avios se origina en viajes de las aerolíneas del Grupo, la contraprestación recibida del cliente puede diferir de la suma de los precios de venta independientes relativos. En estos casos, la imputación de la contraprestación a cada obligación de ejecución se realiza proporcionalmente sobre los precios de venta independientes relativos.

El Grupo cuenta con acuerdos contractuales con aerolíneas no pertenecientes al Grupo y socios no aéreos para la emisión y canje de Avios, para los que ha identificado las siguientes obligaciones de ejecución:

Vales de acompañante

Algunos socios no pertenecientes al sector de la aviación emiten vales de acompañante a los titulares de sus tarjetas, lo cual forma parte de la contraprestación variable del contrato, dependiendo del nivel de gasto que realicen los titulares de las tarjetas y pueden canjearse con las aerolíneas del Grupo por el mismo vuelo y la misma clase de cabina del billete que se esté adquiriendo. El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución de los vales de acompañante usando técnicas de valoración en las que toma como referencia el importe que un tercero estaría dispuesto a pagar, en una operación en condiciones de mercado.

Actividades de marca y marketing

Tanto para los socios aéreos como no aéreos, el Grupo concede licencias sobre Avios y las marcas de las aerolíneas para determinadas actividades, como la creación de tarjetas de crédito de marca compartida. Además, el Grupo cuenta con determinados acuerdos contractuales por los que se compromete a prestar servicios de marketing a los miembros de los programas de fidelización en nombre de dichos socios. Para la prestación tanto de servicios de marca como de marketing, el socio recibe ventajas que aumentan con la emisión de Avios. El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing usando técnicas de valoración en las que toma como referencia el importe que un tercero estaría dispuesto a pagar, en una operación en condiciones de mercado, por tener acceso a marcas comparables durante el periodo en el que utilizaría la marca. En el caso de los servicios de marca, dado que el Grupo considera que el socio tiene derecho a utilizar la marca, los ingresos se reconocen cuando se presta el servicio de marca, no a lo largo del tiempo. En el caso de las obligaciones de ejecución relativas a servicios de marketing, los ingresos se reconocen cuando ocurre la actividad de marketing en función de cuándo el socio recibe la ventaja de dichos servicios.

Pagos por adelantado

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo que no está vinculado a ninguna obligación de ejecución concreta, el Grupo considera dichos pagos como pagos anticipados de bienes y servicios futuros, y los ingresos asociados se reconocen cuando se suministran dichos bienes y servicios, como se detalla arriba. En estos casos, el pago se imputa a todas las obligaciones de ejecución a lo largo de la duración del contrato. El Grupo estima el volumen de Avios que se prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato usando la experiencia y las tendencias históricas y previstas en el futuro, e imputa los pagos en consecuencia a las correspondientes obligaciones de ejecución. En cada fecha de cierre, el Grupo revisa su estimación del número de Avios que prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato y reconoce un ajuste de actualización en caso necesario.

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo, el Grupo evalúa si tal pago constituye un suceso de financiación significativo. Cuando se identifica un componente de financiación significativo, el Grupo estima el tipo de interés de mercado que generaría un pasivo de financiación de tamaño y plazo similar en condiciones de mercado. El Grupo reconoce el interés imputado en la Cuenta de resultados como Otros gastos financieros dentro de Gastos financieros.

Otras cuestiones

El Grupo examina si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de fidelización considerando si tiene una obligación de prestar servicios al cliente o si la obligación consiste en procurar que los servicios sean prestados por un tercero. Concretamente, el Grupo actúa como agente cuando el cliente canjea sus Avios en vuelos de socios interlínea ajenos al Grupo, en cuyo caso las comisiones a pagar al socio interlínea se presentan netas contra la consiguiente liberación del Ingreso diferido.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o naturaleza y en los casos en los que dicha presentación sea pertinente para la comprensión de los resultados financieros del Grupo. Aunque la dirección ha definido una lista de partidas y un umbral cuantitativo que merecería la categorización de excepcional y que se ha establecido sobre la base de la experiencia histórica, el Grupo tiene flexibilidad para añadir partidas adicionales en el caso de que su tamaño o naturaleza merezcan dicha presentación. La política contable respecto a partidas excepcionales y la clasificación de una partida como excepcional se aprueba por el Consejo, a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Los resultados financieros del Grupo son objeto de supervisión por parte del Comité de Dirección y el Consejo antes de partidas excepcionales para posibilitar la comparativa con periodos anteriores, así como con otras empresas seleccionadas, y también con el fin de tomar decisiones estratégicas, financieras y operativas.

Las partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluyen, pero no se limitan a, partidas como importes significativos por acuerdos relacionados con los planes de pensiones del Grupo, una reestructuración significativa, el efecto de combinaciones de negocios que no contribuyen a los resultados de explotación continuados del Grupo; una importante suspensión de la contabilidad de coberturas; acuerdos judiciales; transacciones fiscales individuales significativas; y el efecto de la venta, baja o deterioro de un activo o una inversión en un negocio. Cuando las partidas excepcionales se presentan de forma separada, el impacto fiscal resultante también se presenta por separado. Algunas partidas excepcionales podrían abarcar más de un periodo contable, como las reestructuraciones significativas, pero no más de dos periodos contables.

En la sección de Medidas alternativas de rendimiento se incluye más información.

Subvenciones públicas

Se reconocen las subvenciones públicas cuando existe la certeza razonable de que se recibirán. Los préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés de mercado se registran por el importe de los fondos recibidos y se reconocen en el epígrafe de Deudas financieras. Aquellos préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés por debajo del mercado se reconocen inicialmente a su valor razonable y se incluyen en el epígrafe de Deudas financieras, registrándose el diferencial sobre los fondos recibidos en el epígrafe de Ingresos diferidos y trasladándose al epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática. Las subvenciones que compensan al Grupo por gastos asumidos se reconocen en el epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática en los periodos en los que se reconocen los gastos.

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios

La elaboración de las cuentas anuales exige juicios, estimaciones e hipótesis de la dirección que afectan a la aplicación de políticas y a los importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichos juicios, estimaciones e hipótesis relacionadas se basan en experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables dadas las 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 son las siguientes:

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

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 1.380 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2022: 2.334 millones de euros) y 175 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2022: 217 millones de euros). Para más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados, véase la nota 34.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante los requisitos de valoración de la NIC 19. Estas valoraciones conllevan la realización de hipótesis sobre las tasas de descuento, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza a largo plazo de esos planes, las hipótesis están sujetas a una incertidumbre significativa. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en la nota 34. 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 global reconocido. La sensibilidad a los cambios en las hipótesis de las pensiones se recoge en la nota 34.

De acuerdo con las condiciones de los planes de prestación definida *Airways Pension Scheme* (APS) y *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 de Reino Unido (*Consumer Price Index*, CPI). Además, en APS existe una disposición que permite al Administrador equiparar los incrementos al índice de precios minoristas de Reino Unido (*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 noviembre de 2020, el Gobierno de Reino Unido y la autoridad de estadística de Reino Unido, el *UK Statistics Authority* (UKSA), confirmaron la alineación del RPI con el CPIH (una variante del CPI) desde febrero de 2030. Tras evaluar la inflación del RPI y del CPI a partir de los datos de mercado de inversiones, se ha realizado una asignación para la alineación del RPI con el CPIH a partir de 2030 y, por lo tanto, no habrá ninguna diferencia entre la inflación del RPI y el CPI a partir de esta fecha. Se asume que la inflación del CPI previa al 2030 sea un 1% anual inferior a la inflación del RPI.

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 8.023 millones de euros (2022: 7.644 millones de euros) relacionados con ingresos diferidos, de los cuales 2.712 millones de euros (2022: 2.630 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes. En la nota 24 se ofrece más información sobre ingresos diferidos.

Ingresos de pasaje

Los Ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el servicio de transporte. En el momento del transporte previsto, también se reconocen ingresos en relación con la estimación del *breakage* de billetes no utilizados y se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y la experiencia histórica. El Grupo considera que no existe un posible cambio razonable en las hipótesis acerca de los billetes no utilizados que pueda tener un impacto material en los ingresos de pasaje reconocidos en el ejercicio. Un aumento de 2 puntos porcentuales en el nivel de *breakage* de billetes no utilizados del saldo de ventas anticipadas (excluidos los vales) a 31 de diciembre de 2023 daría lugar a un ajuste de Ingresos diferidos de 93 millones de euros, con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

Para más detalles sobre el pasivo por vales a 31 de diciembre de 2023 y la sensibilidad asociada, véase la nota 24.

Programas de fidelización de clientes

Los ingresos relativos a la emisión de Avios 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 Avios), que se determinan mediante 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 Avios se calcula como el precio de los premios contra los que se pueden canjear y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios que previsiblemente no van a canjear los clientes.

Durante 2022, 2021 y 2020, debido a las importantes restricciones impuestas a la capacidad de los clientes para canjear Avios a causa de la pandemia de COVID-19, junto con la alteración de los patrones de canje provocada por la pandemia de COVID-19, el Grupo consideró que las tendencias experimentadas desde el comienzo de la pandemia de COVID-19 no eran representativas de los patrones de canje previstos a largo plazo y, por lo tanto, el Grupo no pudo determinar con un alto grado de probabilidad que no se produciría un retroceso importante de los ingresos en el futuro si hubiera aplicado las tendencias de canje que se experimentaron durante el periodo de la pandemia. Así, en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2022, el 31 de diciembre de 2021 y el 31 de diciembre de 2020, el Grupo estimó el nivel de canjes basándose en el comportamiento de los clientes anterior a la pandemia de COVID-19.

Durante 2023, el Grupo considera que la actividad de canje histórica, incluidos los comportamientos más recientes de los clientes tras la pandemia de COVID-19, es representativa de las tendencias de comportamiento a largo plazo, de modo que el Grupo considera que el riesgo de una reversión significativa de los ingresos es suficientemente bajo. En consecuencia, el Grupo ha actualizado su nivel estimado de actividad de canje para incorporar el comportamiento actual de los clientes.

El Grupo calcula el número de Avios que previsiblemente no se van a canjear usando modelos estadísticos basados en la experiencia histórica y las tendencias esperadas futuras en el comportamiento de los clientes. Un aumento de 5 puntos porcentuales en la hipótesis sobre los Avios que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en Ingresos diferidos de 94 millones de euros, con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación del ejercicio.

Pasivo por vales no canjeados

Históricamente, cuando se emitía a un cliente un vale en caso de cancelación de un vuelo, el Grupo estimaba a partir de los datos históricos la proporción de dichos vales que previsiblemente no se iban a utilizar antes de su caducidad, y los ingresos se reconocían en consecuencia. Durante 2020 y 2021, debido al importante nivel de cancelaciones de vuelos a consecuencia de la pandemia de COVID-19, el Grupo emitió un volumen de vales mayor de lo que habría hecho en otras circunstancias. Además, dada la incertidumbre en relación con los plazos de los clientes para canjear estos vales, el Grupo fue incapaz de estimar con un alto grado de probabilidad que no se produciría un retroceso importante de los ingresos en el futuro si hubiera aplicado las tendencias históricas de caducidad durante el periodo de la pandemia. Por lo tanto, en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2022, el 31 de diciembre de 2021 y el 31 de diciembre de 2020, el Grupo no reconoció ingresos procedentes de estos vales emitidos debido a las cancelaciones relacionadas con la pandemia de COVID-19 hasta que el vale se canjeara o caducara.

Durante el 2023, el Grupo considera que la actividad de canje histórica, incluidos los comportamientos más recientes de los clientes tras la pandemia de COVID-19, es representativa de las tendencias de canje que se esperan hasta la caducidad de los vales, de modo que el Grupo considera que el riesgo de una reversión significativa de los ingresos es suficientemente bajo. En consecuencia, el Grupo ha actualizado su nivel estimado de actividad de canje para incorporar el comportamiento actual de los clientes.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 1.202 millones de euros (2022: 1.282 millones de euros) relacionados con activos por impuesto diferido. En la nota 10 se incluye más información acerca del impuesto corriente y diferido.

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 ingresos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La dirección emplea juicios, incluyendo la consideración de los resultados de explotación históricos y actuales y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad.

A la hora de aplicar estos juicios, aunque no existen restricciones temporales a la utilización de las pérdidas fiscales históricas en las jurisdicciones principales en las que opera el Grupo, las proyecciones sobre flujos de efectivo futuros cubren un periodo de hasta diez años desde la fecha de cierre del balance, lo que constituye el periodo durante el cual es probable que se disponga de beneficios imponibles futuros.

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo tenía activos por impuestos diferidos no reconocidos por valor de 1.584 millones de euros relacionados con pérdidas fiscales y otras diferencias temporales que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. Al aplicar los juicios mencionados anteriormente, si el Grupo hubiera extendido el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros indefinidamente, el importe de pérdidas por impuesto diferido no reconocidas se hubiera reducido en 575 millones de euros. Por el contrario, si el beneficio antes de impuestos de cada compañía operadora se redujera 2 puntos porcentuales durante el periodo cubierto por las previsiones, el importe de las pérdidas por impuesto diferido no reconocidas aumentaría en 12 millones de euros.

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 2.428 millones de euros (2022: 2.423 millones de euros) relacionados con activos intangibles de vida indefinida, incluido el fondo de comercio. En la nota 17 se incluye más información acerca de estos activos.

El fondo de comercio y los activos intangibles con vida económica indefinida se someten, como parte de las unidades generadoras de efectivo a las que están relacionados, 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, en los que se usa un modelo de flujos de efectivo descontados medios ponderados multiescenario, que se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

A la hora de determinar el valor contable de cada unidad generadora de efectivo (UGE), el Grupo imputa todos los activos materiales e intangibles de explotación, incluidos los activos por derechos de uso. Además, el Grupo ha imputado determinados pasivos al valor contable de cada UGE cuando dichos pasivos son esenciales para las operaciones subyacentes de la unidad generadora de efectivo y, en caso de enajenación de la unidad generadora de efectivo, sería necesario transmitirlos al comprador. Dichos pasivos incluyen pasivos por arrendamientos.

El Grupo ha aplicado juicios a la hora de ponderar cada escenario en el modelo de flujos de efectivo descontados y estos cálculos requieren aplicar estimaciones en la determinación de las hipótesis y las sensibilidades principales como se indica en las notas 4 y 17.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. Cuando se identifican dichos indicios, los activos no financieros se someten a pruebas de deterioro.

e Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 2.529 millones de euros (2022: 2.400 millones de euros) relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones de valor, principalmente relativas a aeronaves arrendadas. En la nota 27 se incluye más información acerca de los movimientos de esta provisión.

La NIIF 16 no aborda la contabilización de las provisiones de mantenimiento, restauración y devolución de valor que surgen por el uso del activo subyacente y, en consecuencia, el Grupo ha aplicado su criterio a la hora de aplicar una política contable con respecto al reconocimiento y posterior valoración de dichas provisiones para aeronaves arrendadas. La política contable del Grupo para las provisiones que surgen por el uso o por el paso del tiempo consiste en reconocer los costes estimados asociados en la Cuenta de resultados a medida que se utiliza el activo subyacente o por el paso del tiempo. El enfoque aplicado por el Grupo es coherente con el de la mayoría de las principales compañías aéreas que elaboran sus estados financieros con arreglo a las NIIF. Si el Grupo aplicara una política contable alternativa, las repercusiones financieras serían sustancialmente diferentes en la fecha de cierre del ejercicio. Una política contable alternativa que el Grupo podría haber aplicado es el enfoque de los componentes, según el cual el Grupo capitalizaría los costes estimados de los principales eventos de mantenimiento y los depreciaría hasta el siguiente evento de mantenimiento (o hasta el final del plazo de arrendamiento) y realizaría una provisión a lo largo del plazo de arrendamiento para cualquier compensación en efectivo prevista para las obligaciones de mantenimiento al final del arrendamiento. El Grupo considera que la política contable actual para las actividades de mantenimiento, restauración y devolución de valor refleja las obligaciones derivadas de sus contratos de arrendamiento.

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. Las provisiones para mantenimiento, reparación y devolución de valor se realizan sobre la base de la mejor estimación de la salida de efectivo que probablemente será necesario realizar. A la hora de determinar esta mejor estimación, el Grupo aplica un alto grado de juicio en relación con el nivel de costes que se prevé asumir cuando ocurra evento de mantenimiento. Otras estimaciones que no se consideran significativas incluyen la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento y el estado de los aviones. Los costes asociados previstos se descuentan a su valor actual. Si bien el Grupo considera que ningún cambio razonablemente posible en ninguna de las hipótesis individuales tendría una repercusión material en las provisiones, una combinación de cambios en varias hipótesis podría hacerlo. El Grupo considera que un posible cambio razonable en los supuestos sobre tasas de inflación y tasas de descuento de un incremento de 100 puntos básicos daría lugar a un aumento de 53 millones de euros (2022: 51 millones de euros) y a un descenso de 59 millones de euros (2022: 68 millones de euros), respectivamente, cuando se aplican de manera aislada entre sí.

Juicios

a Determinar el 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 de arrendamientos. 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 que afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. Para más información véase la nota 14.

b Determinar si el Grupo tiene influencia significativa sobre Air Europa Holdings

El Grupo aplica juicios a la hora de determinar si tiene capacidad suficiente para participar en la toma de decisiones de Air Europa Holdings S.L. (Air Europa Holdings) y, por ende, una influencia significativa sobre la compañía. Estos juicios incluyen la consideración de la capacidad del Grupo para: tener representación en el consejo de Air Europa Holdings; participar en los procesos de elaboración de políticas, incluida la participación en las decisiones sobre dividendos y otros repartos; la existencia de operaciones relevantes entre Air Europa Holdings y el Grupo; y permitir el intercambio de personal directivo y ofrecer información técnica esencial.

A la hora de formular sus juicios, el Grupo observa que: no dispone de capacidad para tener representación en el consejo de Air Europa Holdings; no dispone de capacidad para participar en los procesos de elaboración de políticas; no ha formalizado operaciones relevantes fuera del curso normal de sus actividades, siendo las operaciones realizadas en el curso normal de sus actividades de naturaleza inmaterial; no dispone de capacidad para permitir el intercambio de personal directivo; y no dispone de capacidad para ofrecer información técnica esencial. Por lo tanto, el Grupo ha concluido que no posee una influencia significativa sobre Air Europa Holdings.

Por lo tanto, el Grupo contabiliza su participación en Air Europa Holdings como Otras inversiones en patrimonio y la reconoce a valor razonable con cambios en Otro resultado global. Si el Grupo hubiera concluido que tiene influencia significativa sobre Air Europa Holdings, la participación se hubiera clasificado como una empresa asociada, medida al coste al inicio y posteriormente medida empleando el método de la participación.

A 31 de diciembre de 2023, el valor razonable de su participación accionarial en Air Europa Holdings era de 129 millones de euros. En la nota 19 se ofrece más información.

c Determinar si la inspección de la agencia tributaria británica en relación al IVA de IAG Loyalty da lugar a una provisión o a un pasivo contingente

El Grupo aplica su criterio a la hora de determinar si considera que el resultado de las pesquisas entre IAG Loyalty y la agencia tributaria británica (*His Majesty's Revenue and Customs* (HMRC)) en Reino Unido, sobre la contabilidad del IVA de IAG Loyalty, tiene más probabilidades de dar lugar a un resultado adverso para el Grupo que de no hacerlo y, en consecuencia, si registra el asunto como una provisión o como pasivo contingente.

Para elaborar su opinión, el Grupo, junto con sus asesores legales y fiscales, ha revisado la opinión emitida por la agencia tributaria británica, así como las resoluciones tributarias históricas dictadas por la agencia tributaria británica al Grupo sobre este asunto. En consecuencia, el Grupo no considera probable que se produzca un resultado adverso y, por lo tanto, no se ha registrado ninguna provisión a 31 de diciembre de 2023, y el hecho se ha presentado como un pasivo contingente.

Si el Grupo, junto con sus asesores legales y fiscales, hubiera considerado que era más probable que se produjera un resultado adverso, entonces el Grupo habría reconocido una provisión por la mejor estimación de la posible salida de beneficios económicos para el Grupo, con el correspondiente cargo registrado en la Cuenta de resultados. En la nota 10g se ofrece más información.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2023, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- NIIF 17 Contratos de seguro - en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Definición de estimación contable - modificaciones a la NIC 8 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Comunicación de políticas contables - modificaciones a la NIC 1 y a la Declaración de práctica 2 de las NIIF en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive);
- Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos resultantes de una única operación - modificaciones a la NIC 12 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive); y
- Reforma fiscal internacional: Reformas del modelo Pilar Dos - Modificaciones a la NIC 12 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2023 (inclusive).

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. El Grupo ha evaluado el impacto de estas normas, modificaciones e interpretaciones y no se prevé que estas tengan un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo salvo que se indique lo contrario. El Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Información a revelar: Acuerdos de Financiación de Proveedores - Modificaciones a la NIC 7 y a la NIIF 7 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2024 (inclusive);
- Pasivos por arrendamiento en operaciones de compra y posterior arrendamiento - Modificaciones a la NIIF 16 en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2024 (inclusive); y
- El 31 de octubre de 2022, el IASB publicó modificaciones a la NIC 1 - clasificación de pasivos como corrientes y no corrientes (las 'Modificaciones'), efectivas para periodos iniciados el 1 de enero de 2024 (inclusive). Las Modificaciones van a requerir una reclasificación del bono convertible de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, que a 31 de diciembre de 2023 tenía un valor contable de 735 millones de euros, de pasivos no corrientes a pasivos corrientes, así como la reclasificación de la presentación comparativa a 31 de diciembre de 2022. Las Modificaciones exigen que cuando la opción de conversión de un instrumento convertible no cumpla los criterios de reconocimiento para la presentación por separado dentro del patrimonio neto, y cuando los titulares de los bonos pertinentes tengan el derecho irrevocable de ejercitar la opción de conversión dentro de los 12 meses siguientes a la fecha del balance de situación, dichos instrumentos convertibles deberán presentarse como corrientes. Aparte de la citada reclasificación, las Modificaciones no tendrán un efecto sustancial en el resultado declarado o en los activos netos del Grupo.

3 Cambios y transacciones relevantes en el periodo contable actual

Los resultados y posición financiera finales del Grupo se vieron afectados por los siguientes eventos y transacciones relevantes en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023:

- El 23 de febrero de 2023, el Grupo firmó un acuerdo para adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía anteriormente. Una vez completada con éxito la transacción, 54.064.575 acciones ordinarias de la Sociedad (que representaban 100 millones de euros en la fecha del acuerdo) se transferirán a Globalia y se pagarán 100 millones de euros en efectivo a Globalia, con otros 100 millones de euros pagados tanto en el primer como en el segundo aniversario de la finalización.

Además, el Grupo ha acordado pagar a Globalia un *break-fee* de 50 millones de euros en caso de que: (i) no se obtuvieran las aprobaciones pertinentes, detalladas a continuación, en un plazo de 24 meses a partir de la firma del acuerdo; o (ii) el Grupo rescindiera el acuerdo en cualquier momento antes de su finalización. Sobre la base del acuerdo, este plazo de 24 meses puede prorrogarse de mutuo acuerdo. La adquisición está condicionada a que Globalia reciba la aprobación de los bancos sindicados que proporcionan los contratos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. La adquisición también está sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. Hasta que se completen estas aprobaciones, la adquisición no cumple los criterios de reconocimiento de la NIIF 3 Combinaciones de negocios, por lo que no se ha contabilizado la operación en los presentes estados financieros consolidados;

- El 4 de marzo de 2023, Aer Lingus reembolsó íntegramente los 50 millones de euros del acuerdo financiero con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF). A 31 de diciembre de 2023, quedaban disponibles 350 millones de euros de líneas de crédito no utilizadas;
- En mayo de 2023, el Grupo anunció su intención de llevar a cabo un programa de compra de acciones para adquirir aproximadamente el 50% de las acciones ordinarias mencionadas anteriormente necesarias como parte de la adquisición de Air Europa Holdings. El programa finalizó durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, habiendo adquirido el Grupo 27 millones de acciones propias por un importe de 49 millones de euros;
- El 30 de junio de 2023, el Grupo convirtió 10 opciones de Airbus A320neo en pedidos en firme. Los aviones se entregarán en 2028 y serán utilizados por cualquiera de las aerolíneas del Grupo para sustituir a los aviones de la familia A320ceo.;
- El 4 de julio de 2023, el Grupo reembolsó, en el momento de su vencimiento, la emisión de bonos sénior no garantizados a tipo fijo de 500 millones de euros;
- El 27 de julio de 2023, el Grupo anunció que había convertido seis opciones de Boeing 787-10 de British Airways en pedidos en firme y, al mismo tiempo, está añadiendo otras seis opciones de 787-10 a su cartera de pedidos de largo radio. El Grupo también convirtió una opción de Airbus A350-900 de Iberia en un pedido en firme. Estos aviones se entregarán en 2025 y 2026 y serán utilizados por British Airways e Iberia para restaurar la capacidad de sus flotas de largo radio;

- El 23 de agosto de 2023, el Grupo amplió las condiciones de 1.655 millones de dólares estadounidenses de la línea de crédito renovable de 1.755 millones de dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus en 12 meses adicionales hasta marzo de 2026, mientras que los 100 millones de dólares estadounidenses restantes estarán disponibles hasta marzo de 2025. A 31 de diciembre de 2023, la línea de crédito renovable no había sido dispuesta;
- El 28 de septiembre de 2023, British Airways amortizó su préstamo sindicado de 2.000 millones de libras esterlinas (2.300 millones de euros), que estaba parcialmente garantizado por el *UK Export Finance* (UKEF). Al mismo tiempo, British Airways suscribió una nueva línea de crédito a cinco años con el *Export Development Guarantee Facility* de 1.000 millones de libras esterlinas (1.200 millones de euros), con compromisos de un sindicato de bancos, parcialmente garantizada por UKEF y disponible hasta septiembre de 2028. La nueva línea de crédito se suma a la línea de crédito con el *Export Development Guarantee Facility* de 1.000 millones de libras esterlinas, suscrita en 2021 y disponible hasta noviembre de 2026. Ambas líneas de crédito no se habían dispuesto a 31 de diciembre de 2023;
- El 31 de octubre de 2023 Iberia amortizó los 644 millones de euros restantes del contrato de financiación sindicada a tipo variable por importe de 750 millones de euros, garantizado parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) de España;
- El 15 de noviembre de 2023 Iberia amortizó anticipadamente otros préstamos y empréstitos por valor de 42 millones de euros; y
- El 30 de noviembre de 2023, Vueling reembolsó los 223 millones de euros restantes del acuerdo de financiación sindicada a tipo variable de 260 millones de euros, garantizado parcialmente por el ICO.

4 Impacto del cambio climático en la información financiera

Operaciones relevantes y estimaciones, supuestos y juicios contables críticos empleados para determinar el impacto del cambio climático

A consecuencia del cambio climático, el Grupo ha diseñado y aprobado su estrategia climática *Flightpath Net Zero*, por la que el Grupo se ha comprometido a alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050. Aunque los planes de negocio aprobados actuales tienen una duración de tres años, la estrategia climática *Flightpath Net Zero* afecta a las operaciones a corto, medio y largo plazo del Grupo.

Los detalles relativos a los datos y supuestos utilizados para determinar la estrategia climática *Flightpath Net Zero* engloban, entre otros, los que figuran a continuación, que se encuentran bajo el control del Grupo:

- El coste adicional del compromiso asumido por el Grupo de aumentar el volumen de combustibles de aviación sostenibles (combustibles SAF, por sus siglas en inglés) hasta el 10% en 2030 y hasta el 70% en 2050;
- El coste derivado de sufrir un incremento en el nivel de los programas de compensaciones de carbono y de captura de carbono; y
- El impacto derivado de la introducción de aviones más eficientes en el consumo de combustible y de la capacidad para operarlos de forma más eficiente.

Además de estos datos e indicadores que se encuentran bajo el control de la dirección, *Flightpath Net Zero* engloba supuestos sobre los consumidores, las administraciones públicas y los reguladores relacionados con lo siguiente:

- El impacto en la demanda de transporte aéreo a consecuencia tanto de las tendencias de los pasajeros en relación con el cambio climático como de las políticas de los gobiernos;
- Inversiones y políticas relacionadas con el desarrollo de instalaciones de producción de combustibles SAF;
- Inversiones y mejoras en la gestión del tráfico aéreo; y
- El precio del carbono a través de los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión (ETS, por sus siglas en inglés) de la UE, Suiza y Reino Unido y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) de la ONU.

El nivel de incertidumbre sobre el impacto de estos factores se incrementa con el paso del tiempo. Por tanto, el Grupo ha aplicado estimaciones y juicios críticos a la evaluación del impacto del cambio climático en relación con el reconocimiento y valoración de los activos y pasivos en los estados financieros.

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios - Estimación sobre flujos de efectivo previstos

La estrategia contra el cambio climático *Flightpath Net Zero* evalúa el impacto con un horizonte a largo plazo hasta 2050, de ahí que aumente con el tiempo el grado de incertidumbre estimativa a la hora de determinar las previsiones de flujos de efectivo. En aquellos activos y pasivos en los que la recuperabilidad depende de los flujos de efectivo a largo plazo, se han aplicado las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos, en la medida en que pueden medirse con confianza:

a Planes de flota a largo plazo y vidas económicas útiles

La estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo se ha desarrollado en conjunción con los planes de flota a largo plazo de cada compañía operadora. Esto incluye la evaluación anual de las vidas útiles y los valores residuales de cada tipo de aeronave.

A causa del impacto de la pandemia de COVID-19, el Grupo retiró permanentemente 72 aviones, sus motores y sus existencias rotativas asociadas. Estos aviones retirados eran modelos de generaciones anteriores con una menor eficiencia en el consumo de combustible, con más emisiones de carbono y más caros de operar que los modelos más modernos.

Tras la retirada de estos aviones, junto con la entrega futura en firme de 178 aviones eficientes en el consumo de combustible, como se detalla en la nota 15, el Grupo considera que los activos de flota actuales están en consonancia con los planes de flota a largo plazo para conseguir su estrategia climática *Flightpath Net Zero*. Todas las aeronaves en la flota, y aquellas que serán entregadas en el futuro, tienen la capacidad de usar combustibles SAF en sus operaciones sin impedimentos. Por lo tanto, no ha surgido ningún deterioro ni se han corregido la vida útil y los valores residuales de las aeronaves en el ejercicio actual o en el anterior a consecuencia de los planes de descarbonización del Grupo.

b Pruebas de deterioro de las unidades generadoras de efectivo del Grupo

A cada unidad generadora de efectivo, el Grupo aplica modelos de flujos de efectivo descontados elaborados a partir de las previsiones de flujos de efectivo que contienen los planes de negocio a tres años aprobados. La estrategia del Grupo de *Flightpath Net Zero* es a largo plazo por naturaleza e incluye compromisos que ocurrirán en diferentes puntos a lo largo de este horizonte temporal. Aquellos compromisos que ocurran en el corto plazo se han incorporado en los planes de negocio a tres años.

El Grupo ajusta el último año (siendo este el tercer año) de estos flujos de efectivo ponderados por su probabilidad para incorporar los impactos del cambio climático previstos a medio plazo, hasta 2030, de la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo. Estos ajustes se limitan a los que: (i) el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha de cierre, ya que los costes posteriores a 2030 presentan un grado de incertidumbre tan elevado que no pueden estimarse con fiabilidad; (ii) únicamente se refieren a la base de activos actual del Grupo en su estado actual; e (iii) incorporan la legislación y regulación que se prevé que sea necesario cumplir para alcanzar la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo, y en los que se han realizado progresos suficientes a la fecha de cierre.

Como resultado, los modelos de deterioro del Grupo incorporan los siguientes aspectos de la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo hasta 2030, fecha más allá de la cual el grado de incertidumbre en relación con los plazos y los costes imposibilita realizar estimaciones fiables: (i) un aumento en el consumo de combustibles SAF dentro del mix global de combustibles hasta el 10%; (ii) coste previsto del carbono, incluidos los combustibles SAF, los derechos de emisión ETS y los derechos de emisión CORSIA (todo ello obtenido de información procedente de fuentes o cálculos externos); (iii) la eliminación de los derechos de emisión ETS gratuitos actuales por parte de los Estados Miembros de la UE, de Suiza y de Reino Unido; (iv) impuestos al queroseno previstos aplicados al combustible de aviación en toda la actividad de vuelos dentro de la UE; y (v) supuestos relativos a la capacidad del Grupo para recuperar estos incrementos de costes mediante un aumento de los precios de los billetes.

A la hora de definir sus modelos de deterioro, el Grupo elabora sus proyecciones de flujos de efectivo partiendo de la base de que utiliza la flota actual en su estado actual. El Grupo excluye los flujos de efectivo que prevé obtener de reestructuraciones futuras, a menos que ya se hayan comprometido, y los activos que el Grupo no utiliza actualmente. Además, para evitar dudas, los modelos de deterioro del Grupo excluyen los siguientes aspectos de la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo: (i) la transición esperada a aviones eléctricos y de hidrógeno, así como los avances tecnológicos futuros de los motores a reacción y fuselajes; (ii) los posibles ahorros derivados de la transición a unos aviones con menor consumo de combustible, excepto los que se encuentran en la flota del Grupo o de los pedidos comprometidos que se entregarán durante el periodo del plan de negocio; (iii) las ventajas asociadas al desarrollo de tecnologías de captura de carbono y mecanismos mejorados de compensación de las emisiones; (iv) las reformas beneficiosas que necesitan las leyes y reglamentos sobre gestión del tráfico aéreo; y (v) los incentivos y/o medidas de apoyo de los gobiernos que se necesitan en toda la cadena de suministro.

Como se detalla en la nota 17, el Grupo aplica una tasa de crecimiento a largo plazo a estos flujos de efectivo ajustados ponderados por probabilidad para cada UGE, y cada una de las tasas de crecimiento a largo plazo incluye un ajuste específico para reducir la tasa para reflejar las hipótesis del Grupo en relación al impacto de la reducción de la demanda y la elasticidad derivadas del cambio climático. Estos impactos en la demanda se determinan a partir de datos de mercado externos, publicaciones del sector y análisis internos.

A la vista de la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, el Grupo ha aplicado sensibilidades adicionales en la nota 17 para reflejar un impacto más adverso del cambio climático del que se prevé actualmente. Este se ha recogido a través de las sensibilidades a la baja de la tasa de crecimiento a largo plazo, AKO y márgenes de explotación y el aumento de la sensibilidad del precio del combustible.

c Valoración de los activos afectos a planes de prestaciones a empleados

Los planes de prestaciones a empleados del Grupo están representados principalmente por los planes APS y NAPS de British Airways en Reino Unido. Estos planes están estructurados para realizar pagos post-empleo a sus partícipes a largo plazo; en este sentido, el Administrador ha definido activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y activos orientados a la conciliación de pasivos que vencen a largo plazo para adecuarlos a los pagos previstos de prestaciones.

Los activos de estos planes se invierten fundamentalmente en una gama diversificada de acciones, bonos e inmuebles. La valoración de estos activos va desde los que cotizan en mercados activos, donde se pueden obtener precios de forma fácil y regular, hasta aquellos cuyas valoraciones no están basadas en datos de mercado observables y a menudo requieren modelos de valoración complejos. Los administradores de los planes han integrado las consideraciones sobre el cambio climático en su toma de decisiones a largo plazo y sus procesos de información en todas las clases de activos, dialogando activamente con todos los gestores de fondos y carteras para asegurarse de que, en los casos en los que se necesiten datos que resultan inobservables para los modelos de valoración, estos incorporan expectativas a largo plazo sobre el impacto del cambio climático.

d Recuperabilidad de los activos por impuesto diferido

A la hora de determinar los importes recuperables de sus activos por impuesto diferido, el Grupo aplica las previsiones sobre flujos de efectivo futuros en un periodo de hasta diez años contenidas en los planes de negocio a tres años aprobados. El Grupo aplica una tasa de crecimiento a medio plazo para el periodo posterior a los planes de negocio a tres años que es específica para cada compañía operadora. A la hora de considerar el impacto de la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo, la dirección ajusta esta tasa de crecimiento a medio plazo, cuando corresponde, para incorporar el supuesto impacto en los ingresos y los costes del Grupo.

e El precio del carbono a través de los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, Suiza y Reino Unido

Los derechos de emisión ETS de la UE, Suiza y Reino Unido se crearon para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera rentable. En estos sistemas, las empresas, incluidas las compañías del Grupo, deben comprar derechos de emisión o los reciben de acuerdo con las cuotas fijadas. El Grupo está obligado a entregar anualmente estos derechos a las respectivas autoridades en función del volumen de CO₂ equivalente emitido en un periodo de doce meses. Con el tiempo, el volumen de derechos de emisión disponibles desciende para reducir las emisiones totales, lo que da lugar a un incremento del precio de dichos derechos. El Grupo prevé que el precio futuro de dichos derechos siga aumentando y que cese la asignación gratuita de derechos de emisión. Dada la naturaleza relativamente ilíquida del mercado de derechos de emisión, existe incertidumbre sobre el precio futuro de dichos derechos.

Como se expone en la nota 2, el Grupo contabiliza la compra de derechos como un alta en Activos intangibles que se valoran a coste amortizado. Además, dado que el Grupo emite CO₂ equivalente en el marco de sus operaciones de vuelo, se reconoce una provisión para saldar la obligación. A medida que se reconoce la provisión, se registra un importe correspondiente en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de combustible y derechos de emisión. En las emisiones para las que el Grupo ya ha comprado derechos de emisión, la provisión se valora al coste ponderado de dichos derechos de emisión. Cuando el nivel de emisiones supera las cantidades de derechos de emisión mantenidos, este déficit se valora al precio de mercado de dichos derechos de emisión en la fecha de balance.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha registrado lo siguiente en sus estados financieros:

- Dotaciones en la provisión por derechos de emisión ETS y, por consiguiente, un gasto dentro de la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión de 238 millones de euros (véase la nota 27);
- Compras de derechos de emisión ETS registradas como altas en los activos intangibles de 264 millones de euros (véase la nota 17);
- Derechos de emisión ETS totales en la fecha de cierre registrados dentro de activos intangibles de 577 millones de euros (véase la nota 17); y
- Compromisos para la compra a plazo de derechos de emisión ETS de 216 millones de euros (véase la nota 15).

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha adquirido y se ha comprometido a adquirir, a precios fijos, los siguientes porcentajes de los derechos de emisión ETS totales que se prevé comprar durante el periodo cubierto por el plan de negocio finalizado el 31 de diciembre de 2026:

Porcentaje de provisión de derechos de emisión necesarios

En los próximos 12 meses	100 %
1-2 años	62 %
2-3 años	24 %

5 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 compañías operadoras independientes, como las actividades de aerolínea, fidelización y las funciones de plataforma. Cada compañía operadora opera 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 explotación, y toma decisiones de asignación de recursos para las compañías operadoras en base a la rentabilidad, principalmente en función de los mercados de pasajeros en los que operan las compañías. 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, Aer Lingus e IAG Loyalty como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para ser declarable y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada para LEVEL.

Existen diversos niveles de transacciones entre segmentos operativos, que se refieren principalmente a la prestación de servicios de mantenimiento del segmento operativo de Iberia a los demás segmentos operativos, la prestación de servicios de vuelo por parte de las aerolíneas al segmento de IAG Loyalty y la prestación de servicios de fidelización de IAG Loyalty a los segmentos operativos de las aerolíneas.

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas y de fidelización. Estas actividades no se consideran segmentos operativos declarables, ya que o bien generan ingresos accesorios a 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 empresas del Grupo.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	2023						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos							
Ingresos de pasaje	14.204	5.215	3.180	2.194	679	338	25.810
Ingresos de carga	862	233	-	55	-	6	1.156
Otros ingresos	962	986	17	10	512	-	2.487
Ingresos externos	16.028	6.434	3.197	2.259	1.191	344	29.453
Ingresos entre segmentos	431	524	1	15	294	392	1.657
Ingresos por segmento	16.459	6.958	3.198	2.274	1.485	736	31.110
Gasto por depreciación y amortización	(1.168)	(409)	(259)	(150)	(11)	(66)	(2.063)
Beneficio/(pérdida) de explotación	1.650	940	396	225	321	(25)	3.507
Gastos no operativos netos							(451)
Beneficio antes de impuestos							3.056
Activos totales	22.255	9.454	3.049	1.999	3.786	(2.863)	37.680
Pasivos totales	(19.295)	(8.390)	(3.461)	(1.856)	(3.115)	1.715	(34.402)

¹ Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.268 millones de euros y en los pasivos totales de 5.417 millones de euros.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	2022						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ²	
Ingresos							
Ingresos de pasaje	10.523	4.002	2.584	1.665	451	233	19.458
Ingresos de carga	1.239	284	-	80	-	12	1.615
Otros ingresos	848	799	14	10	322	-	1.993
Ingresos externos	12.610	5.085	2.598	1.755	773	245	23.066
Ingresos entre segmentos	311	426	-	14	228	378	1.357
Ingresos por segmento	12.921	5.511	2.598	1.769	1.001	623	24.423
Gasto por depreciación y amortización	(1.272)	(371)	(222)	(146)	(8)	(59)	(2.078)
Reversión del deterioro	-	-	8	-	-	-	8
Beneficio/(pérdida) de explotación¹	366	389	195	57	282	(11)	1.278
Partidas excepcionales ³	23	-	8	-	-	-	31
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	343	389	187	57	282	(11)	1.247
Gastos no operativos netos ¹							(863)
Beneficio antes de impuestos							415
Activos totales	23.788	9.200	3.177	1.946	3.303	(2.111)	39.303
Pasivos totales	(20.975)	(9.005)	(3.774)	(1.942)	(2.914)	1.329	(37.281)

¹ La información por segmentos de 2022 se ha reexpresado por la reclasificación realizada para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. Para más información, véase la nota 2.

² Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.159 millones de euros y en los pasivos totales de 5.755 millones de euros.

³ Para más información acerca de las partidas excepcionales, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

b Otros ingresos

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2023	2022 ¹
Servicios de vacaciones y hoteles	938	805
Servicios de mantenimiento y reparación	683	528
Marketing y marca	347	267
Servicios de handling en tierra	195	193
Otros	324	200
	2.487	1.993

¹ Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha optado por desglosar el epígrafe de la Cuenta de resultados "Otros ingresos" y, en consecuencia, ha proporcionado cifras para el ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2022.

c Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2023	2022
Reino Unido	10.177	7.923
España	5.234	4.313
EE.UU.	5.069	3.735
Resto del mundo	8.973	7.095
	29.453	23.066

Activos por área

A 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	12.764	1.685
España	5.644	1.569
EE.UU.	100	18
Resto del mundo	1.268	637
	19.776	3.909

A 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	12.026	1.490
España	5.082	1.462
EE.UU.	47	9
Resto del mundo	1.191	595
	18.346	3.556

6 Gastos de explotación

a Gastos por naturaleza - El resultado de explotación se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2023	2022
Gasto por depreciación de activos por derecho de uso	1.077	1.092
Gasto por depreciación de activos en propiedad	768	748
Ganancia relacionada con las coberturas de divisa que han dejado de designarse como de cobertura registrada en Depreciación ¹	-	(29)
Amortización y deterioro de activos intangibles	193	218
Reversión del deterioro de activos por derecho de uso	-	(8)
Gasto por depreciación de otros intereses de arrendamiento	25	49
	2.063	2.070

¹ Dentro del gasto por depreciación de 2022, no incluido en la nota 13, se incluye un ingreso de 29 millones de euros relacionado con la revocación de la designación de la contabilidad de coberturas que se aplicó para mitigar la exposición a divisas en la compra de aeronaves.

Coste de existencias:

Millones de euros	2023	2022
Coste de existencias reconocidas como gasto	1.165	749
	1.165	749

b Propiedad, TI y otros gastos

Millones de euros	2023	2022 ¹
Gastos de TI	365	340
Costes de propiedad	296	293
Gastos de seguros, honorarios profesionales y otros gastos	397	317
	1.058	950

¹ Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha optado por facilitar un desglose de la partida de la Cuenta de resultados "Propiedad, TI y otros gastos" y, en consecuencia, ha facilitado las cifras correspondientes al ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2022.

7 Honorarios de auditores

Los honorarios de los 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, KPMG Auditores S.L., y por empresas de la red de KPMG, en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y el 31 de diciembre de 2022, fueron los siguientes:

Miles de euros	2023	2022
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	6.929	6.378
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	1.284	985
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	218	195
Otros servicios de auditoría y cumplimiento	1.589	1.644
Servicios relacionados con la revisión del capital circulante	-	1.022
	10.020	10.224

Los honorarios a pagar al auditor del Grupo por la auditoría durante el ejercicio del plan de pensiones del Grupo ascendieron a 251 mil euros (2022: 236 mil euros).

8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2023	2022
Sueldos y salarios	3.711	3.207
Contribuciones a la seguridad social	604	519
Gastos por pensiones	297	272
Gasto por planes de pago basados en acciones	52	39
Otros gastos de personal ¹	759	610
Total gastos de personal	5.423	4.647

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

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

	2023			2022		
	31 de diciembre de 2023			31 de diciembre de 2022		
	Número medio de empleados	Número de empleados ²	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados ¹	Número de empleados ²	Porcentaje de mujeres
De vuelo:						
Tripulación de cabina	23.473	24.004	70 %	19.801	22.278	70 %
Pilotos	8.085	8.223	7 %	7.340	7.864	7 %
De tierra:						
Aeropuertos	16.395	16.784	37 %	13.798	15.087	38 %
Oficinas	14.774	15.586	48 %	11.741	13.819	49 %
Mantenimiento	6.813	6.972	8 %	6.908	6.775	8 %
Alta dirección	222	225	36 %	212	221	34 %
	69.762	71.794	44 %	59.800	66.044	44 %

1 En 2022, el número medio de empleados excluye a aquellos empleados que estuvieron sujetos a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España; la media total de trabajadores incluyendo los adscritos a estos regímenes fue de 61.192.

2 El número de empleados se basa en la plantilla real a 31 de diciembre.

9 Gastos e ingresos financieros y otros ingresos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2023	2022
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(237)	(191)
Pasivos por financiación de activos	(170)	(107)
Pasivos por arrendamientos	(508)	(464)
Bonos	(63)	(83)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(103)	(43)
Otros préstamos	(42)	(102)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	28	11
Otros gastos financieros	(18)	(38)
	(1.113)	(1.017)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2023	2022
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	386	51
Otros ingresos financieros	-	1
	386	52

c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2023	2022
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible (nota 26b)	(11)	159
Pérdidas netas en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	-	(35)
Pérdidas netas en el valor razonable por la baja de activos financieros y el reconocimiento de otras inversiones en patrimonio	-	(43)
	(11)	81

d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2023	2022
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	103	26

e Otros ingresos no operativos

Millones de euros	2023	2022 ¹
Ganancia por la venta de inversiones	10	-
Ingreso/(gasto) correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 19)	3	(3)
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación (nota 18)	6	5
(Pérdida)/ganancia reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(23)	190
Ganancia/(pérdida) no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	13	(82)
Variación neta en el valor razonable asociada a las coberturas a valor razonable (nota 30)	(1)	-
	8	110

1 La partida de Otros ingresos no operativos de 2022 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación de la Cuenta de resultados del ejercicio actual. Para más información, véase la nota 2.

10 Impuestos

a (Gastos)/ingresos fiscales

(Gastos)/ingresos fiscales reconocidos en la Cuenta de resultados, Otro resultado global y directamente en el patrimonio neto:

Millones de euros	2023				2022			
	Cuenta de resultados	Otro resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Otro resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(1)	-	-	(1)	(6)	-	-	(6)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(206)	8	-	(198)	(64)	3	-	(61)
Total impuesto corriente	(207)	8	-	(199)	(70)	3	-	(67)
Impuesto diferido								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(10)	(2)	12	-	(36)	(2)	-	(38)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(171)	106	(17)	(82)	105	(60)	5	50
Cambio del tipo impositivo/diferencias por conversión	(13)	3	-	(10)	17	(10)	-	7
Total impuesto diferido	(194)	107	(5)	(92)	86	(72)	5	19
Total impuestos	(401)	115	(5)	(291)	16	(69)	5	(48)

El ingreso por impuesto corriente incluido en Otro resultado global está relacionado con los movimientos relativos a los planes de pensiones de 8 millones de euros (2022: 1 millón de euros) y con los movimientos en el valor razonable de la emisión de bonos convertibles de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 de cero euros (2022: 2 millones de euros).

El gasto por impuestos reconocidos directamente en el patrimonio neto de 5 millones de euros (2022: ingreso de 5 millones de euros) está relacionado con las coberturas de flujos de efectivo.

Dentro del apartado de impuestos en Otro resultado global, se incluye un ingreso fiscal de 114 millones de euros (2022: ingreso fiscal de 8 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados, y un ingreso fiscal de 1 millón de euros (2022: gasto fiscal de 77 millones de euros) que no se reclasificará.

b Activo por impuesto corriente

Millones de euros	2023	2022
Saldo a 1 de enero	64	(5)
Cuenta de resultados	(207)	(70)
Estado de resultado global	8	3
Efectivo	291	134
Cambios por conversión de divisas y otros	1	2
Saldo a 31 de diciembre	157	64
Activo por impuesto corriente	159	72
Pasivo por impuesto corriente	(2)	(8)
Saldo a 31 de diciembre	157	64

c (Pasivo)/activo por impuesto diferido

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Arrendamientos	Indemnizaciones por despido de empleados y otros	Planes de pensiones	Ganancias /pérdidas de valor razonable ¹	Planes de retribución basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores e ingresos fiscales	Otras diferencias temporales	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	(680)	(44)	9	197	54	(3)	17	1.636	96	1.282
Cuenta de resultados	(325)	68	(2)	11	(1)	-	9	78	(32)	(194)
Otro resultado global	-	-	-	6	(8)	114	-	(3)	(2)	107
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	(5)	-	-	-	(5)
Cambios por conversión de divisa y otros	(8)	-	-	-	-	15	-	10	(9)	8
Saldo a 31 de diciembre de 2023	(1.013)	24	7	214	45	121	26	1.721	53	1.198
Saldo a 1 de enero de 2022	(477)	(220)	19	196	62	57	11	1.573	61	1.282
Cuenta de resultados	(194)	169	(9)	19	1	-	6	87	7	86
Otro resultado global	-	-	-	(17)	(12)	(46)	-	3	-	(72)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5
Cambios por conversión de divisa y otros	(9)	7	(1)	(1)	3	(19)	-	(27)	28	(19)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	(680)	(44)	9	197	54	(3)	17	1.636	96	1.282

1 En las ganancias/pérdidas de valor razonable se incluyen tanto la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como la Reserva para gastos por coberturas; el movimiento correspondiente en relación con Otro resultado global en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en 2023 era de 104 millones de euros (2022: 68 millones de euros, véase la nota 30d).

Millones de euros	2023	2022
Activos por impuesto diferido	1.202	1.282
Pasivos por impuesto diferido	(4)	-
Saldo a 31 de diciembre	1.198	1.282

Los activos por impuesto diferido están relacionados en su mayor parte con España y Reino Unido y se espera que se produzca una reversión completa dentro de más de un año. El reconocimiento de los activos por impuesto diferido se apoya en la reversión prevista de los pasivos por impuesto diferido en los periodos correspondientes y las proyecciones de resultados de explotación de los planes de negocio aprobados por la dirección.

d Conciliación del gasto fiscal total en la Cuenta de resultados

El (gasto)/ingreso fiscal se calcula aplicando los tipos impositivos locales a los beneficios/(pérdidas) en los países donde se genera el beneficio/(pérdida). Las diferencias entre el gasto fiscal esperado (2022: gasto) y el gasto fiscal real (2022: ingreso) sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 (2022: beneficio) se explican a continuación:

Millones de euros	2023	2022
Beneficio contable antes de impuestos	3.056	415
Gasto fiscal ponderado del Grupo ¹	(718)	(102)
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporales deducibles originadas en el ejercicio	11	(2)
Movimientos en el valor razonable de la emisión de bonos convertibles	30	-
Efecto del cambio del tipo impositivo	(13)	17
Activos fiscales dados de alta de ejercicios anteriores	289	153
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	3	5
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(11)	(42)
Planes de prestaciones a los empleados contabilizados netos de impuestos retenidos a cuenta	22	3
Gastos no deducibles	(21)	(22)
Otras partidas	7	6
(Gasto)/ingreso fiscal en la Cuenta de resultados	(401)	16

1 El gasto fiscal previsto se calcula sumando los (gastos)/ingresos fiscales previstos que surgen en cada compañía del Grupo y cambia cada año con las variaciones de los tipos impositivos y el perfil de los beneficios. Los tipos del impuesto de sociedades de 2023 en los principales países en los que opera el Grupo son el 25% en España (2022: 25%), el 23,5% en Reino Unido (2022: 19%) y el 12,5% en Irlanda (2022: 12,5%).

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales de Reino Unido

El Grupo también estuvo sujeto a otros impuestos pagados durante el ejercicio de la forma siguiente:

Millones de euros	2023	2022
Retenciones sobre sueldos y salarios	604	522
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) de Reino Unido	936	722
	1.540	1.244

f Factores que pueden afectar al gasto fiscal futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2023	2022
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	569	1.596
Pérdidas operativas en Openskies SASU	406	405
Pérdidas operativas en Reino Unido	-	72
Otras pérdidas operativas	13	11
	988	2.084
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	238	481
Pérdidas de capital en Reino Unido	341	343
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	596	841

Ninguna de las diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad. En la nota 2 se incluye más información acerca de la sensibilidad de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido.

Revocación del Real Decreto-ley 3/2016 en España

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España dictó una sentencia en la que declaraba inconstitucionales las modificaciones introducidas en el Impuesto sobre Sociedades por el Real Decreto-ley 3/2016. En la nota 38 se ofrecen más detalles al respecto.

Diferencias temporarias no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos por impuesto diferido en relación con los 1.910 millones de euros (2022: 823 millones de euros) de diferencias temporarias relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporarias, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato, o bien su reversión no tendría consecuencias fiscales significativas.

Cambios de tipo impositivo

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos de 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgaron los presupuestos, lo que dio lugar a una actualización de los saldos de impuestos diferidos e implicará un aumento futuro en el gasto fiscal del Grupo. A raíz de la actualización de los saldos de impuestos diferidos en las entidades en Reino Unido, se reconoció un gasto de 13 millones de euros (2022: ingreso de 17 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un ingreso de 3 millones de euros (2022: gasto de 10 millones de euros) en Otro resultado global.

Relaciones con las autoridades fiscales

El Grupo está sujeto a auditorías e investigaciones por parte de las autoridades fiscales de los territorios en los que opera, y coopera con ellas.

A lo largo de 2023, la Dirección General de Inteligencia sobre GST de la India (*Directorate General of GST Intelligence*, DGGI) ha estado investigando la cuantía y la naturaleza de los servicios prestados por las sedes corporativas de varias aerolíneas internacionales, incluida British Airways, a sus sucursales indias. A 31 de diciembre de 2023 y hasta la fecha de los presentes estados financieros, las investigaciones de la DGGI están en curso.

Pilar 2 – Reforma del tipo impositivo mínimo efectivo

En 2021, la OCDE presentó la solución en Dos Pilares con el fin de abordar los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema tributario internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios con fines tributarios y está diseñada para garantizar que las multinacionales estén sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%.

El 15 de diciembre de 2022, el Consejo de la Unión Europea adoptó formalmente la Directiva de la Unión Europea sobre el Pilar Dos. El 22 de diciembre de 2022 se publicó la Directiva de la UE sobre imposición mínima.

El 11 de julio de 2023 Reino Unido promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023, que introdujo el impuesto complementario multinacional y el impuesto complementario nacional con efecto para los ejercicios contables que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023. Estos impuestos constituyen la adopción por parte de Reino Unido de la norma de inclusión de ingresos y de la norma de imposición complementaria mínima nacional a que se hace referencia en la reforma del Pilar Dos de la OCDE.

El 18 de diciembre de 2023, Irlanda promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023 que, de conformidad con la Directiva de la UE sobre imposición mínima, preveía la introducción de un nuevo tipo impositivo efectivo mínimo para determinadas empresas. Estas normas prevén un impuesto nacional complementario cualificado cuando las operaciones irlandesas de un grupo incluido en el ámbito de aplicación tengan un tipo impositivo efectivo inferior al 15%. Entrarán en vigor para los ejercicios contables que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023.

El 19 de diciembre de 2023, el Consejo de Ministros de España aprobó un proyecto de ley para aplicar la Directiva de la UE sobre imposición mínima. Este se someterá a consulta antes de enviarse al Parlamento.

En virtud de la legislación, el Grupo debe pagar un impuesto adicional por la diferencia entre el tipo efectivo por jurisdicción y el tipo mínimo del 15%. Dicha legislación se aplica de forma prospectiva a los ejercicios contables que comiencen a partir del 31 de diciembre de 2023.

Para 2023, la jurisdicción principal con un tipo impositivo efectivo inferior al 15% en la que opera el Grupo es Irlanda a través de Aer Lingus. Aunque aún no es razonablemente posible estimar el impacto del Pilar Dos, a efectos orientativos, en 2023 Aer Lingus registró un gasto fiscal corriente de 24 millones de euros relativo a sus operaciones en Irlanda, lo que representa un tipo impositivo efectivo del 13%. Si el tipo impositivo efectivo aplicado por Aer Lingus a sus operaciones en Irlanda hubiera sido del 15%, el gasto fiscal corriente habría aumentado en 4 millones de euros hasta los 28 millones de euros, lo que no habría tenido un impacto significativo en el tipo impositivo efectivo general del Grupo, del 13%.

El 23 de mayo de 2023, el IASB (*International Accounting Standards Board*) publicó las modificaciones de la NIC 12 - Reforma fiscal internacional: reformas del modelo del Pilar Dos, efectivas para los ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2023 (inclusive). Las modificaciones de la NIC 12 prevén una exención temporal obligatoria del reconocimiento de los saldos de impuestos diferidos derivados de la aplicación de la legislación del Pilar Dos. En consecuencia, el Grupo ha desarrollado una política contable en relación con el reconocimiento de los impuestos diferidos derivados de las normas del modelo del Pilar Dos, según la cual no se reconocen ajustes en los activos y pasivos por impuesto diferido que surjan de la aplicación del tipo impositivo efectivo mínimo del 15%.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes que pueden estimarse de manera fiable para todos los impuestos, excluyendo la cuestión relacionada con el IVA de IAG Loyalty detallada más adelante, que a 31 de diciembre de 2023 ascienden a 110 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 110 millones de euros). Aunque el Grupo no considera probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de estos casos, dada la incertidumbre inherente a los litigios y las auditorías fiscales, no puede garantizarse que no se produzcan pérdidas sustanciales. Dado que el Grupo considera que sus probabilidades de éxito en cada uno de estos asuntos son más probables que improbables, no ha considerado adecuado registrar una provisión para estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con impuestos se incluyen los siguientes:

Ganancia derivada de la fusión

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron a la Sociedad un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia (la "Fusión"). La exposición máxima en este caso es de 100 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 98 millones de euros), siendo este el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2023.

La Sociedad recurrió el acuerdo 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. La Sociedad recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó escrito de demanda sobre este asunto. Para ayudarle en sus deliberaciones sobre si la Fusión generó una plusvalía, el 15 de septiembre de 2023, la Audiencia Nacional encargó a un experto contable independiente un informe sobre la base contable adecuada. A 31 de diciembre de 2023 y hasta la fecha de los presentes estados financieros, la Audiencia Nacional no se ha pronunciado sobre la existencia de una plusvalía derivada de la Fusión. La Sociedad no espera una vista en la Audiencia Nacional sobre este asunto hasta mediados o finales de 2024 como muy pronto.

La Sociedad cuestiona los fundamentos técnicos de la valoración y resolución del TEAC. Basándose en asesoramiento jurídico y en la opinión de un experto contable externo, la Sociedad cree que tiene argumentos sólidos para apoyar sus alegaciones. La Sociedad no considera necesario hacer una provisión por este concepto y, por consiguiente, ha reconocido este asunto como un pasivo contingente.

En caso de que el recurso ante la Audiencia Nacional no prosperase, la Sociedad reevaluaría su posición y su correspondiente trato contable en consecuencia.

En el contexto de las citadas inspecciones fiscales, las autoridades tributarias españolas llegaron a una conclusión sobre el valor del negocio de Iberia dentro de la Fusión. Esta valoración fue impugnada por la Sociedad en un caso separado, en el que no existe deuda tributaria. La Sociedad cree que hay fundamentos técnicos para un valor más alto, algo que reduciría indirectamente la cuantía de la ganancia de fusión evaluada en la disputa descrita anteriormente. El 18 de enero de 2024, la Audiencia Nacional notificó su sentencia emitida el 13 de diciembre de 2023, por la que fallaba a favor de las autoridades fiscales españolas. La Sociedad considera que existen motivos para recurrir la sentencia ante el Tribunal Supremo en España. Si finalmente prosperara un recurso sobre este asunto, se reduciría la exposición de la ganancia derivada de la fusión descrita anteriormente.

IVA de IAG Loyalty

A 31 de diciembre de 2023, y hasta la fecha de este informe, la agencia tributaria británica (*His Majesty's Revenue and Customs* (HMRC)) ha emitido notificaciones cautelares de liquidaciones de IVA para los 24 meses finalizados en marzo de 2020 a Avios Group (AGL) Limited, una empresa controlada por el Grupo que opera como IAG Loyalty. A la fecha de este informe, ninguna de estas notificaciones cautelares de liquidación está pendiente de pago.

Durante el segundo trimestre de 2023, y aunque sus investigaciones continúan en la fecha de este informe, HMRC compartió con el Grupo su visión emergente sobre la contabilidad apropiada del IVA, que difiere del enfoque actual de IAG Loyalty. El nuevo punto de vista de HMRC afirma que los cargos efectuados por IAG Loyalty son por la participación/afiliación en el programa Avios y los cargos asociados, y están sujetos a IVA. IAG Loyalty contabiliza el IVA en función de la naturaleza de los bienes o servicios por los que se canjean los Avios, la inmensa mayoría de los cuales son vuelos, y a tipo cero. La contabilidad del IVA de IAG Loyalty se ha basado y sigue basándose en una resolución emitida por HMRC.

En la fecha de este informe, esta opinión emergente no consideraba la validez de las resoluciones que HMRC ha emitido previamente con respecto a la contabilidad del IVA de IAG Loyalty. En consecuencia, y a pesar de haber emitido los avisos cautelares, HMRC no ha confirmado si considera que su opinión emergente tiene carácter retroactivo o solo prospectivo. El Grupo espera que se produzcan nuevos desarrollos en este asunto durante 2024, lo que puede incluir que HMRC emita una actualización de su opinión emergente.

Si bien el Grupo ha seguido colaborando con HMRC en relación con los hechos subyacentes, las circunstancias y el análisis técnico del asunto, a la fecha del presente informe existen varios escenarios posibles que podrían producirse. El Grupo ha revisado la opinión emergente de HMRC con sus asesores legales y fiscales y considera que tiene argumentos sólidos para apoyar su contabilidad del IVA, incluyendo el haber recibido anteriormente una resolución de HMRC sobre el asunto, y por lo tanto no considera probable que se produzca un resultado adverso. En consecuencia, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna por este asunto a 31 de diciembre de 2023. El Grupo, junto con sus asesores, considera que la publicación de una serie de riesgos potenciales, asociados a los posibles escenarios mencionados anteriormente, podría perjudicar seriamente la posición del Grupo en su actual proceso con HMRC.

En caso de que el Grupo y HMRC no lleguen a un acuerdo sobre la contabilización adecuada del IVA, el Grupo podrá avanzar en el caso iniciando procedimientos legales. Para poder avanzar en el caso iniciando procedimientos legales, el Grupo deberá abonar a HMRC, sin reconocimiento de responsabilidad, el importe total de las liquidaciones emitidas en el momento pertinente, que será recuperable, en parte o en su totalidad, en caso de que el Grupo gane el caso. Hasta que HMRC no avance en sus investigaciones, no es posible determinar el pago exigido, si lo hubiera, pero cualquier pago potencial puede dar lugar a una salida de efectivo material del Grupo.

11 Beneficio por acción

Millones de euros	2023	2022
Beneficio atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio básico por acción	2.655	431
Impacto de la emisión de bonos convertibles sobre la Cuenta de resultados	15	(104)
Beneficio diluido atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio diluido por acción	2.670	327

	2023 Número en miles	2022 Número en miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción	4.932.631	4.958.420
Supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles	244.851	299.557
Programas de retribución a empleados basados en acciones dilutivos pendientes	99.093	86.175
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas para beneficio diluido por acción	5.276.575	5.344.152

Céntimos de €	2023	2022
Beneficio básico por acción	53,8	8,7
Beneficio diluido por acción	50,6	6,1

El supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tienen un efecto dilutivo sobre el beneficio por acción para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y el 31 de diciembre de 2022 debido al beneficio después de impuestos de los ejercicios respectivos.

Para más información acerca del cálculo del Beneficio ajustado por acción, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

12 Dividendos

Los Consejeros proponen que no se abone ningún dividendo para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 (2022: cero euros).

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

A 31 de diciembre de 2022, determinadas obligaciones de deuda imponían restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, incluyendo un préstamo a British Airways parcialmente garantizado por el UKEF y los préstamos concedidos a Iberia y Vueling garantizados parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España.

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo no tenía restricciones sobre el pago de dividendos de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, salvo en el caso de British Airways, que dispone de varias líneas de financiación concedidas y no dispuestas cuyos compromisos disponibles están sujetos a determinadas condiciones en función del importe del posible dividendo de British Airways a la Sociedad.

Además, British Airways acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS), en el marco de la valoración trienal a 31 de marzo de 2021, que siempre que el plan se encuentre en déficit teórico, cualquier dividendo abonado a IAG a partir del 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2024 dará lugar a una aportación al plan de pensiones del 50% del importe del dividendo. Para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 30 de septiembre de 2025, cualquier dividendo que supere el 50% del beneficio después de impuestos de British Airways dará lugar a una aportación al plan de pensiones del 50% del importe del dividendo que supere el 50% del beneficio después de impuestos. A 31 de diciembre de 2023, NAPS se encontraba en superávit teórico, y cualquier dividendo que British Airways pagara a IAG no daría lugar a un pago a NAPS a menos que NAPS volviera a entrar en déficit teórico. En la nota 34a se ofrece más información acerca de las restricciones de dividendos de British Airways acordadas con NAPS.

13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2022	25.996	3.125	1.450	30.571
Altas	3.765	61	101	3.927
Modificaciones de arrendamientos	241	129	-	370
Bajas	(1.700)	(406)	(120)	(2.226)
Reclasificaciones	(4)	-	-	(4)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(44)	-	-	(44)
Movimientos por cambio de divisas	(552)	(73)	(31)	(656)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	27.702	2.836	1.400	31.938
Altas	3.543	47	163	3.753
Modificaciones de arrendamientos	224	204	1	429
Bajas	(1.360)	(35)	(40)	(1.435)
Reclasificaciones	(2)	(1)	(7)	(10)
Movimientos por cambio de divisas	264	35	15	314
Saldo a 31 de diciembre de 2023	30.371	3.086	1.532	34.989
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2022	10.880	1.473	1.057	13.410
Gasto por depreciación del ejercicio	1.642	168	79	1.889
Reversión del deterioro del ejercicio ¹	(8)	-	-	(8)
Bajas	(857)	(403)	(107)	(1.367)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(25)	-	-	(25)
Movimientos por cambio de divisas	(247)	(32)	(28)	(307)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	11.385	1.206	1.001	13.592
Gasto por depreciación del ejercicio	1.676	122	72	1.870
Bajas	(331)	(34)	(34)	(399)
Movimientos por cambio de divisas	121	16	13	150
Saldo a 31 de diciembre de 2023	12.851	1.310	1.052	15.213

¹ Para más información sobre la reversión del deterioro aplicada a los activos de flota en 2022, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento. Para más información sobre el segmento operativo que sufrió la reversión del deterioro en 2022, véase la nota 5.

Valor neto contable

A 31 de diciembre de 2023	17.520	1.776	480	19.776
A 31 de diciembre de 2022	16.317	1.630	399	18.346

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Análisis a 31 de diciembre de 2023				
En propiedad	8.828	907	384	10.119
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.681	838	15	8.534
Pagos por anticipado	914	31	79	1.024
Activos no utilizados	97	-	2	99
Inmovilizado material	17.520	1.776	480	19.776
Análisis a 31 de diciembre de 2022				
En propiedad	7.242	833	338	8.413
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.993	684	20	8.697
Pagos por anticipado	1.071	113	40	1.224
Activos no utilizados	11	-	1	12
Inmovilizado material	16.317	1.630	399	18.346

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2023	2022
Inmuebles propios	482	469
Activos por derecho de uso (nota 14)	838	684
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos superiores a 50 años	308	301
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos inferiores a 50 años	148	176
Inmuebles	1.776	1.630

A 31 de diciembre de 2023, había deudas a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 4.736 millones de euros (2022: 3.931 millones de euros).

14 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 2022	14.218	949	74	15.241
Altas	586	28	1	615
Modificaciones de arrendamientos	241	129	-	370
Bajas	(214)	(171)	(2)	(387)
Reclasificaciones ¹	(849)	-	(24)	(873)
Movimientos por cambio de divisas	(232)	(24)	-	(256)
A 31 de diciembre de 2022	13.750	911	49	14.710
Altas	853	17	-	870
Modificaciones de arrendamientos	224	204	1	429
Bajas	(117)	(5)	(6)	(128)
Reclasificaciones ¹	(831)	-	(1)	(832)
Movimientos por cambio de divisas	104	13	-	117
A 31 de diciembre de 2023	13.983	1.140	43	15.166
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2022	5.592	309	37	5.938
Gasto por depreciación del ejercicio	991	93	8	1.092
Reversión del deterioro del ejercicio ²	(8)	-	-	(8)
Bajas	(191)	(170)	(1)	(362)
Reclasificaciones ¹	(528)	-	(14)	(542)
Movimientos por cambio de divisas	(99)	(5)	(1)	(105)
A 31 de diciembre de 2022	5.757	227	29	6.013
Gasto por depreciación del ejercicio	996	76	5	1.077
Bajas	(117)	(4)	(6)	(127)
Reclasificaciones ¹	(380)	-	-	(380)
Movimientos por cambio de divisas	46	3	-	49
A 31 de diciembre de 2023	6.302	302	28	6.632
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2023	7.681	838	15	8.534
A 31 de diciembre de 2022	7.993	684	20	8.697

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 452 millones de euros (2022: 331 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron transicionados como Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuales el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

2 Para más información sobre la reversión del deterioro aplicada a los activos de flota en 2022, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

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

Millones de euros	2023	2022
A 1 de enero	9.619	9.637
Altas	876	639
Modificaciones de arrendamientos	439	378
Amortizaciones	(2.216)	(1.886)
Gastos por intereses	508	464
Bajas	-	(28)
Movimientos por cambio de divisas	(259)	415
A 31 de diciembre	8.967	9.619
Corriente	1.826	1.766
No corriente	7.141	7.853

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Millones de euros	2023	2022
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos</i>		
Pagos por arrendamientos variables	1	2
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	24	39
<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	508	464
(Beneficio)/pérdida derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	(7)	1
Gasto por depreciación del ejercicio	1.077	1.092
Reversión del deterioro del ejercicio	-	(8)

c Importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo

Véase la nota 35 para obtener más detalles acerca de los importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y el 31 de diciembre de 2022.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2023, para las cuales se ha reconocido un importe de 36 millones de euros (2022: cero), relacionadas con 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 29f.

e 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 con el fin de proporcionar 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 2023, por opciones de prórroga posibles de 979 millones de euros (2022: 945 millones de euros) para las cuales no se ha reconocido ningún importe, ya que no existe certeza razonable de que estos arrendamientos vayan a ser prorrogados.

f Contabilidad como arrendador

El Grupo arrienda cierto de su inmovilizado material. El Grupo ha clasificado aquellos arrendamientos en los que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos financieros, y aquellos arrendamientos en los que no se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos operativos.

Arrendamientos financieros

Los ingresos por alquileres relacionados con arrendamientos financieros reconocidos por el Grupo en 2023 fueron de 2 millones de euros (2022: 4 millones de euros). Los ingresos por alquileres se registran en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados.

La siguiente tabla expone el análisis de madurez de los ingresos por arrendamientos financieros, mostrando los ingresos por arrendamiento no descontados que se espera recibir tras la fecha de cierre:

Millones de euros	2023	2022
En 1 año	6	2
De 1 a 2 años	5	6
De 2 a 5 años	3	-
Más de 5 años	-	-
Total ingresos por arrendamiento no descontados	14	8
Menos ingresos financieros	(1)	(1)
Inversión neta en arrendamientos financieros	13	7

15 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas, incluidos los compromisos de aeronaves pendientes, a 31 de diciembre de 2023 asciende a 12.706 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 13.749 millones de euros). Los compromisos de aeronaves pendientes, incluidos los plazos de entrega previstos, que ascienden a un total de 11.966 millones de euros (2022: 13.484 millones de euros), se detallan a continuación:

Entregas futuras de aeronaves a 31 de diciembre	2023 ¹	2022 ¹
Airbus A320 (desde 2024 a 2028)	49	45
Airbus A321 (desde 2024 a 2028)	33	46
Airbus A321 XLR (desde 2024 a 2026)	14	14
Airbus A350-900 (desde 2024 a 2025)	2	7
Airbus A350-1000 (en 2024)	1	5
Boeing 777-9 (desde 2026 a 2028)	18	18
Boeing 787-10 (desde 2024 a 2026)	11	7
Boeing 787-8200 (desde 2025 a 2027)	25	25
Boeing 737-10 (desde 2027 a 2028)	25	25
Total ²	178	192

1 Los compromisos de inmovilizado excluyen las opciones para comprar aeronaves adicionales.

2 El total de entregas excluye tres aviones Airbus A320 cuya entrega está comprometida en virtud de contratos de arrendamiento en 2024. Para más información, véase la nota 14.

El 30 de junio de 2023, el Grupo convirtió 10 opciones de Airbus A320neo en pedidos en firme. Los aviones se entregarán en 2028 y serán utilizados por cualquiera de las aerolíneas del Grupo para sustituir a los aviones de la familia A320ceo.

El 27 de julio de 2023, el Grupo convirtió seis opciones de Boeing 787-10 de British Airways en pedidos en firme y, al mismo tiempo, añadió otras seis opciones de 787-10 a su cartera de pedidos de largo radio. El Grupo también convirtió una opción de Airbus A350-900 de Iberia en un pedido en firme. Estos aviones se entregarán en 2025 y 2026 y serán utilizados por British Airways e Iberia para restaurar la capacidad de sus flotas de largo radio.

La mayor parte de estos compromisos están denominados en dólares estadounidenses convertidos al tipo de cambio de cierre en la fecha de cierre e incluyen cláusulas de actualización en función de los plazos de entrega de los aviones. De acuerdo con los términos de los contratos de compra en firme, el Grupo está obligado a abonar pagos a cuenta periódicos del precio de compra y los compromisos mencionados anteriormente son netos de los pagos a cuenta abonados hasta la fecha de cierre.

El Grupo se reserva ciertos derechos para diferir las entregas de aviones y de cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2023, no se había ejercido ninguno de estos derechos.

16 Activos no corrientes mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2023 no había activos no corrientes mantenidos para la venta.

A 31 de diciembre de 2022, los activos no corrientes mantenidos para la venta valorados en 19 millones de euros representaban dos aeronaves Airbus A321. No se ha reconocido ninguna ganancia o pérdida al clasificarse estas como activos no corrientes mantenidos para la venta. Estas aeronaves se presentaron en el segmento de British Airways y salieron del negocio durante la primera mitad de 2023.

17 Activos intangibles y revisión de deterioro

a Activos intangibles

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Activos ETS	Otros	Total
Coste								
Saldo a 1 de enero de 2022	596	451	253	1.605	1.674	62	87	4.728
Altas	-	-	-	14	218	360	1	593
Bajas	-	-	-	(6)	(52)	(9)	-	(67)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(25)	(34)	(6)	-	(66)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	595	451	253	1.588	1.806	407	88	5.188
Altas	-	-	-	-	365	264	1	630
Bajas	-	-	-	(6)	(49)	(96)	-	(151)
Reclasificaciones	-	-	-	-	23	-	(15)	8
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	11	18	2	-	32
A 31 de diciembre de 2023	596	451	253	1.593	2.163	577	74	5.707
Amortización y deterioro								
Saldo a 1 de enero de 2022	249	-	-	142	1.032	-	66	1.489
Gasto por amortización del ejercicio	-	-	-	6	210	-	2	218
Bajas	-	-	-	-	(50)	-	-	(50)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(2)	(23)	-	-	(25)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	249	-	-	146	1.169	-	68	1.632
Gasto por amortización del ejercicio	-	-	-	6	185	-	2	193
Bajas	-	-	-	-	(39)	-	-	(39)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	1	11	-	-	12
A 31 de diciembre de 2023	249	-	-	153	1.326	-	70	1.798
Valor neto contable								
A 31 de diciembre de 2023	347	451	253	1.440	837	577	4	3.909
A 31 de diciembre de 2022	346	451	253	1.442	637	407	20	3.556

¹ El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de Reino Unido y de la UE de 63 millones de euros (2022: 69 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil media restante de estos derechos de aterrizaje es de 12 años.

b Prueba de deterioro

A continuación, se presentan los valores contables de los activos intangibles 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	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Total
2023					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2023	-	306	-	423	729
British Airways					
A 1 de enero de 2023	46	-	-	794	840
Bajas	-	-	-	(6)	(6)
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	10	11
A 31 de diciembre de 2023	47	-	-	798	845
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2023	28	35	-	94	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2023	272	110	-	62	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2023	-	-	253	-	253
A 31 de diciembre de 2023	347	451	253	1.377	2.428
2022					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	-	306	-	423	729
British Airways					
A 1 de enero de 2022	47	-	-	809	856
Altas	-	-	-	14	14
Bajas	-	-	-	(6)	(6)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(23)	(24)
A 31 de diciembre de 2022	46	-	-	794	840
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	28	35	-	94	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	272	110	-	62	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	-	-	253	-	253
A 31 de diciembre de 2022	346	451	253	1.373	2.423

¹ Los derechos de aterrizaje excluyen derechos de aterrizaje fuera de Reino Unido y de la UE de 63 millones de euros (2022: 69 millones de euros) con vida útil finita.

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han medido en base a su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de efectivo descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 2, con un peso del 70% de la Hipótesis de Referencia y del 30% de la Hipótesis Pesimista. Las proyecciones de flujos de efectivo se basan en los planes de negocio aprobados por las compañías operadoras relevantes para un periodo de tres años. El aumento de los flujos de efectivo extrapolados más allá del periodo de tres años se proyecta en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de efectivo se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

Cada año las compañías operadoras relevantes preparan y sus consejos de administración respectivos aprueban planes de negocio a tres años y el Consejo de Administración de IAG aprueba el plan de negocio a tres años del Grupo en el cuarto trimestre del año. Se han realizado ajustes en el último año de los flujos de efectivo del plan de negocio para incorporar los impactos del cambio climático que el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha de cierre. Sin embargo, a la vista de la naturaleza a largo plazo de los compromisos del Grupo en materia de sostenibilidad, existen otros aspectos de estos compromisos que no pueden estimarse de forma fiable y, por consiguiente, se han excluido de los cálculos de valor en uso (véase la nota 4). Los flujos de efectivo del plan de negocio que se han empleado en los cálculos de valor en uso reflejan toda la reestructuración relevante del negocio 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 laborales existentes.

Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogen los entornos económicos y geopolíticos a nivel global, incluidos los flujos de efectivo actualizados previstos por la actividad desde 2024 y hasta finales de 2026. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2023				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen de explotación ¹	7-14	7-14	4-12	6-14	23
Crecimiento medio anual de los AKO ¹	3-9	4-10	1-6	2-16	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,7	1,5	0,9	1,3	1,5
Tasa de descuento antes de impuestos	11,2	12,2	14,3	10,9	14,8

Por ciento	2022				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen de explotación ¹	5-13	5-10	0-10	4-12	23-25
AKO proporcionados a 2019 ^{1, 2}	90-105	92-107	113-123	102-127	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,7	1,5	1,4	1,6	1,7
Tasa de descuento antes de impuestos	10,4	11,2	12,8	10,1	13,4

1 El crecimiento medio anual de los AKO, los AKO proporcionados a 2019 y el margen de explotación se expresan como una media ponderada derivada del modelo de flujos de efectivo descontados multiescenario.

2 En 2022, a la vista del impacto de la pandemia de COVID-19, el Grupo presentó los AKO como una proporción del nivel de AKO conseguidos en 2019, antes de la aplicación del cálculo de valor terminal.

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	3 años y en adelante
2023	895	829	800	800
2022	867	809	780	780

Los AKO previstos de la modelización del ejercicio corriente representan los aumentos anuales medios de la capacidad durante el periodo cubierto por las previsiones, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE, teniendo en cuenta una serie de datos: (i) publicaciones del sector, (ii) la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB), y (iii) el análisis interno sobre los cambios a largo plazo en las preferencias de los consumidores y los efectos en la demanda del aumento de los costes del cambio climático para el Grupo. El cálculo de la tasa de crecimiento a largo plazo utiliza una tasa de crecimiento para la Hipótesis de Referencia y otra para la Hipótesis Pesimista, que se ponderan sobre la misma base que los flujos de efectivo detallados anteriormente: un 70% para la Hipótesis de Referencia y un 30% para la Hipótesis Pesimista. El valor terminal de los flujos de efectivo y la tasa de crecimiento a largo plazo incorporan el impacto del cambio climático en la medida en que puede ser determinado (véase la nota 4). Los planes de red de las aerolíneas y las previsiones de IAG Loyalty se revisan anualmente en el marco de la preparación del plan de negocio a tres años y reflejan los planes de la dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. Los cálculos de la tasa de descuento están basados en las circunstancias de la industria aérea, la industria de los programas de fidelización, el Grupo y la UGE. Estas tasas se obtienen a partir del coste medio ponderado del capital (*weighted average cost of capital*, WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas y los programas de fidelización. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que se espera que obtengan los inversores de aerolíneas y de programas de fidelización, y el coste de la deuda se obtiene de información de mercado y los niveles de apalancamiento del sector derivados de empresas comparables. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento de salida o entrada de los flujos de efectivo de impuestos futuros. El Grupo contrata a un experto externo en valoración en la fecha de valoración para que le ayude a determinar la tasa de descuento después de impuestos.

Los supuestos relativos al precio del combustible de aviación se calculan a partir de las curvas de precios a plazo en el cuarto trimestre de cada año y se obtienen de fuentes externas a través de información de mercado disponible en la fecha de valoración. Las previsiones de flujos de efectivo recogen estos incrementos de precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible, con sus correspondientes precios, con que cuenta el Grupo y los diferenciales de precios incrementales esperados para la compra de combustible SAF.

Como se ha detallado anteriormente, el Grupo ajusta el último año de los planes de negocio a tres años para incorporar los impactos a medio plazo del cambio climático de la estrategia climática *Flightpath Net Zero* del Grupo hasta 2030. Estos ajustes incluyen los siguientes supuestos clave (i) un nivel de consumo de combustibles SAF del 10% de la mezcla general de combustibles con un precio supuesto de 3.412 euros por tonelada métrica; (ii) un impuesto sobre el queroseno de 526 euros por tonelada métrica en todos los vuelos dentro de la UE; (iii) para los costes del carbono, precios de 173 euros, 173 euros, 110 euros y 19 euros para los derechos ETS de la UE, los derechos ETS de Suiza, los derechos ETS de Reino Unido y los derechos CORSIA, respectivamente, por tonelada de equivalentes de CO₂ equivalente emitida; y (iv) la eliminación de todos los derechos ETS y CORSIA gratuitos.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2023, la dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

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

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 15.752 millones de euros, 4.736 millones de euros, 1.271 millones de euros y 1.884 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables, pero no probables, durante el periodo cubierto por las previsiones, en las hipótesis asumidas en cada uno de los siguientes escenarios:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 24% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 29% mayor sin recuperación del coste;
- *Iberia*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 21% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 24% mayor sin recuperación del coste;
- *Vueling*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 12% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 18% mayor sin recuperación del coste;
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 16% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 23% mayor sin recuperación del coste;

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

18 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2023 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 durante el ejercicio.

El importe total de las participaciones no dominantes a 31 de diciembre de 2023 es de 6 millones de euros (2022: 6 millones de euros).

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	2023	2022
Total activos	166	148
Total pasivos	(119)	(104)
Ingresos	107	89
Beneficio del ejercicio	6	5

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

Millones de euros	2023	2022
Al inicio del ejercicio	43	40
Participación en beneficios retenidos	6	5
Dividendos recibidos	(2)	(2)
	47	43

A 31 de diciembre de 2023 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 2023 y a 31 de diciembre de 2022 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.

19 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2023	2022
Valores no cotizados	188	55
	188	55

El ingreso relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 3 millones de euros (2022: gasto de 3 millones de euros).

Inversión en Air Europa Holdings

El 15 de junio de 2022, el Grupo formalizó un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A., ("Globalia") por el cual el Grupo concedió un préstamo no garantizado a siete años por valor de 100 millones de euros que durante sus dos primeros años de vigencia podía convertirse en un número fijo de acciones de Air Europa Holdings, S.L.U. ("Air Europa Holdings"), una subsidiaria íntegramente controlada por Globalia. Posteriormente, el 16 de agosto de 2022, el Grupo ejerció su opción de canje con Globalia y convirtió el citado préstamo en una inversión en el 20% del capital social de Air Europa Holdings, que se registra como Otras inversiones en patrimonio.

El 23 de febrero de 2023, el Grupo formalizó un acuerdo para adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía con anterioridad. La adquisición está condicionada a que Globalia reciba la aprobación de los bancos sindicados que proporcionan los contratos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. La adquisición también está sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. Hasta la obtención de estas aprobaciones, la adquisición no cumple los criterios de reconocimiento de la NIIF 3 Combinaciones de negocios y, en consecuencia, el Grupo sigue reconociendo el 20% de participación en el capital social de Air Europa Holdings como Otras inversiones en patrimonio (véase la nota 2 para consultar los supuestos críticos aplicados en esta clasificación).

A 31 de diciembre de 2023, el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings era de 129 millones de euros, lo que representa un aumento de 105 millones de euros con respecto a los 24 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2022, habiéndose registrado el movimiento del valor razonable dentro de Otro resultado global.

El Grupo, junto con sus asesores de valoración externos, determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, usando tanto el enfoque de mercado como el enfoque del beneficio generado, de tal modo que el Grupo empleó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó considerando a Air Europa Holdings de forma independiente, sin tener en cuenta las sinergias potenciales que podrían obtenerse si el Grupo pudiera adquirir el control de las operaciones de Air Europa Holdings.

Para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 31 de diciembre de 2023, el Grupo utilizó los siguientes datos significativos no observables: (i) una tasa de crecimiento anual compuesto de los ingresos del 4,0%; (ii) un rango del EBITDA del 3,6% al 6,5%; y (iii) una tasa de descuento antes de impuestos ajustada al riesgo del 13,9%.

20 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2023	2022
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.673	1.444
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(114)	(114)
Deudores comerciales netos	1.559	1.330
Pagos anticipados ¹	750	639
Ingresos devengados ^{1,2}	495	231
Otros deudores no comerciales	329	356
Otros deudores corrientes	1.574	1.226
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados	401	337
Ingresos devengados	9	-
Otros deudores no comerciales	22	25
Otros deudores comerciales con vencimiento superior a un año	432	362

1 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha optado por desagregar los pagos anticipados y los ingresos devengados, que anteriormente se habían agregado en una única partida. En consecuencia, las cifras del ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2022 se han reclasificado para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

2 El saldo de ingresos devengados (que representa los activos contractuales) se refiere principalmente a los ingresos obtenidos de los servicios de mantenimiento y revisión en curso, donde los saldos varían en función del número de actividades en curso en la fecha de balance.

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

Millones de euros	2023	2022
Al inicio del ejercicio	114	115
Provisión durante el ejercicio	4	10
Reversión durante el ejercicio	(3)	(1)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(1)	(9)
Movimientos por cambio de divisas	-	(1)
	114	114

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2022: 30 días).

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

31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	959	296	241	53	124
Pérdidas crediticias previstas	0,1%	0,1%	1,7%	7,5%	85,2%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	-	-	4	4	106

31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	719	509	91	25	100
Pérdidas crediticias previstas	0,3%	0,1%	1,1%	44,0%	100,0%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	2	-	1	11	100

21 Existencias

Millones de euros	2023	2022 ¹
Consumibles de mantenimiento	417	296
Consumibles de catering	43	36
Otras existencias	34	21
	494	353

¹ Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha optado por desagregar la partida de "Existencias" del Balance de situación y, en consecuencia, ha facilitado las cifras del ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2022.

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

a Efectivo

Millones de euros	2023	2022
Efectivo en bancos y en caja	1.531	3.286
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	3.910	5.910
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.441	9.196
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.396	403
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	6.837	9.599

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 2023 el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2022: cero euros).

Los depósitos remunerados a corto plazo se realizan por periodos superiores a tres meses, y con vencimiento habitualmente dentro del plazo de 12 meses desde la fecha de cierre, 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 2023 Aer Lingus tenía 31 millones de euros de efectivo restringido (2022: 33 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses para obligaciones relacionadas con empleados.

b Deuda neta

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2023	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Préstamos bancarios, otros préstamos, emisión de bonos convertibles y pasivos por financiación de activos	10.365	(3.267)	(102)	-	119	7.115
Pasivos por arrendamientos	9.619	(1.731)	(259)	1.315	23	8.967
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(9.196)	3.753	2	-	-	(5.441)
Depósitos remunerados a corto plazo	(403)	(985)	(8)	-	-	(1.396)
	10.385	(2.230)	(367)	1.315	142	9.245

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2022	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2022
Préstamos bancarios, otros préstamos, emisión de bonos convertibles y pasivos por financiación de activos	9.973	386	103	-	(97)	10.365
Pasivos por arrendamientos	9.637	(1.455)	415	1.017	5	9.619
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(7.892)	(1.316)	12	-	-	(9.196)
Depósitos remunerados a corto plazo	(51)	(351)	(1)	-	-	(403)
	11.667	(2.736)	529	1.017	(92)	10.385

23 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2023	2022
Acreedores comerciales ¹	3.177	2.969
Otros acreedores	1.244	1.244
Otros impuestos y seguridad social	262	228
Devengos ¹	683	665
Ingresos anticipados de actividades no relacionadas con vuelos ²	224	103
	5.590	5.209

1 La partida de acreedores comerciales comprende cero euros (2022: 48 millones de euros) adeudados a proveedores que se han adherido a programas de financiación de cadenas de suministro ofrecidos por varias entidades financieras asociadas. Aunque el Grupo ya no presta ese servicio a sus proveedores, estos programas ofrecían una o ambas de las siguientes opciones en 2022: (i) para cada una de sus facturas, los proveedores podían optar por recibir un pago anticipado con descuento de una entidad financiera asociada en lugar de recibir el pago en los plazos acordados; y/ o (ii) para cada una de sus facturas el Grupo podría haber optado por que la entidad financiera asociada pagara al proveedor de acuerdo con los plazos acordados y el Grupo formalizara un plazo de pago con la entidad financiera asociada de hasta 150 días con pago de intereses a un tipo del 2,5%.

El Grupo, en 2022, evaluó el sistema mediante indicadores para determinar si los pasivos que los proveedores habían traspasado a las entidades financieras asociadas en el marco de los programas de financiación de cadenas de suministro seguían cumpliendo la definición de acreedores comerciales o debían clasificarse como préstamos. Los flujos de efectivo derivados de estos acuerdos se registraron en los flujos de efectivo de actividades de explotación o en los flujos de efectivo de las actividades de financiación, dentro del Estado de flujos de efectivo consolidado, dependiendo de si los pasivos asociados reunían los requisitos para ser considerados acreedores comerciales o préstamos.

A 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, estos pasivos cumplen la definición de Acreedores comerciales y se excluyen de la tabla de Deuda neta de la nota 22b.

2 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha optado por desagregar los devengos y los ingresos anticipados que anteriormente se habían presentado agregados en una única partida. En consecuencia, las cifras para el periodo comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2022 se han reclasificado para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

Periodo medio de pago a proveedores – Compañías españolas del Grupo

Días	2023	2022
Periodo medio de pago a proveedores	25	34
Ratio de operaciones pagadas	25	33
Ratio de operaciones pendientes de pago	17	53

Millones de euros	2023	2022
Total pagos realizados	10.966	6.676
Total pagos pendientes	158	264

Información sobre las facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad – Compañías españolas del Grupo

	2023	2022
Volumen monetario pagado (millones de euros)	10.002	5.111
Porcentaje que supone sobre el total monetario de pagos a los proveedores	91%	77%
Número de facturas pagadas (miles)	213	110
Porcentaje sobre el número total de facturas pagadas a proveedores	76%	48%

24 Ingresos diferidos

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	2.630	5.014	7.644
Efectivo recibido de clientes ¹	-	21.107	21.107
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3}	(1.052)	(21.015)	(22.067)
Gasto financiero reconocido en la Cuenta de resultados	15	-	15
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	1.085	161	1.246
Movimientos por cambio de divisa	34	44	78
Saldo a 31 de diciembre de 2023	2.712	5.311	8.023
Análisis:			
Corrientes	2.455	5.311	7.766
No corrientes	257	-	257
	2.712	5.311	8.023

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	2.820	3.732	6.552
Efectivo recibido de clientes ¹	-	21.000	21.000
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3, 5}	(801)	(19.708)	(20.509)
Gasto financiero reconocido en la Cuenta de resultados	21	-	21
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	662	82	744
Movimientos por cambio de divisa	(72)	(92)	(164)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	2.630	5.014	7.644
Análisis:			
Corrientes	2.304	5.014	7.318
No corrientes	326	-	326
	2.630	5.014	7.644

1 El efectivo recibido de clientes se presenta neto de reembolsos.

2 Cuando el Grupo actúa como un agente proporcionando productos de canje 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.

3 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados en 2023 se reconoce una cantidad de 3.914 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2023 (reconocida durante 2022 y previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2022: 2.183 millones de euros).

4 Dentro de la emisión de puntos de fidelización a clientes a 31 de diciembre de 2023 se incluye un importe de 161 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 82 millones de euros) clasificado dentro de Ventas anticipadas que representa el componente de efectivo de la contraprestación pagada por los clientes, cuando dicha contraprestación se compone tanto de efectivo como del canje de Avios.

5 Los resultados de 2022 incluyen una agregación para ajustarse a la base actual de preparación, en la que los cambios en las estimaciones se han combinado con los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados.

La obligación de ejecución no satisfecha en relación con los programas de fidelización de clientes del Grupo que está clasificada como no corriente ascendía a 241 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, los cuales se prevé reconocer en su totalidad como ingresos en un periodo de entre uno y cinco años después de la fecha de cierre.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en contraprestaciones imputadas a obligaciones de ejecución vinculadas a Avios. Los Avios son emitidos por 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. Aunque los Avios no tienen una fecha de caducidad y pueden utilizarse en cualquier momento en el futuro, la cuenta de miembro de los clientes se cierra tras un periodo de 36 meses de inactividad en términos de emisiones y de canje. Por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento en el futuro.

Pasivo por vales no canjeados

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo reconoció 645 millones de euros en concepto de vales no canjeados, incluidos los impuestos asociados (2022: 911 millones de euros) dentro de Ingresos diferidos. De los 645 millones de euros, 139 millones de euros corresponden a vales emitidos debido a cancelaciones de vuelos por la pandemia de COVID-19, denominados "vuelos interrumpidos", y 506 millones de euros corresponden a la emisión de vales no interrumpidos, como por la política *Book with Confidence* de British Airways (en la que se ofrecía a los clientes la flexibilidad de cambiar su destino y/o fecha de viaje en vuelos no interrumpidos), otras opciones de tarifas flexibles, vales de acompañante no asociados a compañías aéreas y vales regalo.

La jurisdicción en la que se emite un vale determina el periodo durante el cual el cliente puede canjearlo, que puede ser de hasta seis años desde el momento de la emisión. En este periodo de tiempo también influye si el vale se emitió para vuelos interrumpidos o no interrumpidos y si prevalecen las políticas de caducidad legales o comerciales. El Grupo espera que la mayor parte del total del pasivo por vales venza dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de este informe.

Durante y después de la recuperación de la pandemia de COVID-19, el Grupo, a través de cada una de sus compañías operadoras, ha llevado a cabo campañas de marketing y de compromiso directo con los clientes en un intento de maximizar el canje de estos vales. A pesar de estos esfuerzos, el Grupo espera que algunos de estos vales caduquen sin ser canjeados. El Grupo estima el número de estos vales, tanto para vuelos interrumpidos como para emisiones de vales no interrumpidos, que no se espera que sean canjeados antes de su caducidad utilizando modelos estadísticos basados en la experiencia histórica y en los canjes futuros esperados, reconociendo este valor estimado como ingresos de pasaje cuando pueda determinarse razonablemente que no se producirá una reversión significativa de estos ingresos en ejercicios contables futuros.

Un aumento de 5 puntos porcentuales en la hipótesis del número de vales en circulación a 31 de diciembre de 2023 que no se espera canjear antes de su vencimiento daría lugar a una reducción de los Ingresos diferidos de 32 millones de euros, con un ajuste compensatorio para aumentar los Ingresos de pasaje y el Beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

25 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2023	2022
Acreedores comerciales no corrientes	164	147
Devengos e ingresos diferidos	55	53
	219	200

26 Deudas a largo plazo

a Deudas totales

Millones de euros	2023			2022		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros ¹	113	1.840	1.953	813	5.128	5.941
Emisión de bonos convertibles ¹	9	726	735	9	596	605
Pasivos por financiación de activos	303	4.124	4.427	255	3.564	3.819
Pasivos por arrendamientos	1.826	7.141	8.967	1.766	7.853	9.619
Deudas financieras remuneradas	2.251	13.831	16.082	2.843	17.141	19.984

¹ Las deudas financieras totales de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual, bajo la cual la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028, por importe de 605 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 y contabilizada a valor razonable, se ha separado de Préstamos bancarios y otros. No hay impacto en las deudas financieras totales.

Existen deudas a largo plazo del Grupo por un importe de 4.516 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.962 millones de euros) garantizadas por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 4.736 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 3.931 millones de euros). Todos los pasivos por financiación de activos, incluidos en deudas a largo plazo, están garantizados en todos los casos por las aeronaves o el otro inmovilizado material asociado.

b Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2023	2022
825 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,125% con vencimiento en 2028 ¹	735	605
700 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento en 2029 ²	717	717
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 ²	510	509
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ³	500	499
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ⁴	114	143
Bonos a tipo fijo garantizados ⁵	56	56
Préstamo hipotecario no garantizado en dólares estadounidenses a tipo fijo ⁶	46	71
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁷	10	10
Préstamo a tipo variable en libras esterlinas garantizado por el <i>UK Export Finance</i> (UKEF) ⁸	-	2.315
Préstamos a tipo variable garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) ⁹	-	1.070
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 ³	-	501
Acuerdo de financiación con el <i>Ireland Strategic Investment Fund</i> (ISIF) ¹⁰	-	50
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	2.688	6.546
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	(122)	(822)
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles no corrientes	2.566	5.724

1 Véanse más abajo los detalles del bono convertible con vencimiento en 2028.

2 El 25 de marzo de 2021, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.200 millones de euros, 500 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2025 y 700 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2029. Los bonos tienen un interés fijo anual del 2,75% y del 3,75% respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 100% del importe 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.

3 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. La emisión de bonos con vencimiento en 2023 devengaba intereses a tipo fijo del 0,5% anual y se amortizó en su totalidad en su vencimiento el 4 de julio de 2023. La emisión de bonos con vencimiento en 2027 devenga intereses a tipo fijo del 1,5% anual, pagaderos a plazo vencido. La emisión de bonos con vencimiento en 2027 se realizó al 98,803% del principal y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en su fecha de vencimiento.

4 Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 4,45% y 5,46%. Los préstamos son reembolsables entre 2024 y 2027.

5 Un total de 55 millones de euros de bonos garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento entre 2024 y 2027.

6 El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses no garantizado a tipo fijo devenga intereses a tipos entre el 1,38% y el 2,86%. El préstamo es reembolsable entre 2025 y 2026.

7 Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan interés del 0% y son reembolsables en 2031.

8 El 22 de febrero de 2021, British Airways formalizó un préstamo a tipo variable a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por el UKEF. El 1 de noviembre de 2021 British Airways formalizó un nuevo préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.100 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por el UKEF. El 28 de septiembre de 2023, British Airways amortizó el préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas en su totalidad y a su vez formalizó un nuevo préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.200 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por UKEF. El vencimiento y las condiciones del préstamo formalizado a través del *Export Development Guarantee Facility* en noviembre de 2021 no se han visto modificados. A 31 de diciembre de 2023 no se habían realizado disposiciones de ninguna de las dos líneas de crédito garantizadas por UKEF restantes.

9 El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable por un importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. El 31 de octubre de 2023, Iberia amortizó la totalidad de su préstamo. El 30 de noviembre de 2023 Vueling amortizó íntegramente su préstamo.

10 El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por valor de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación a tipo variable con el ISIF por 75 millones de euros adicionales. El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación con el ISIF, lo que posteriormente canceló líneas de financiación existentes por valor de 150 millones de euros y las sustituyó por un acuerdo de financiación por valor de 350 millones de euros que vence en marzo de 2025. El 13 de diciembre de 2022 y el 4 de marzo de 2023, Aer Lingus reembolsó de forma anticipada 100 millones de euros y 50 millones de euros respectivamente de la línea de financiación con el ISIF, de manera que estos importes vuelven a estar disponibles para su disposición a lo largo de la duración de las líneas de financiación. El acuerdo de financiación está garantizado por derechos de aterrizaje específicos. A 31 de diciembre de 2023, 350 millones de euros de estas líneas de financiación no dispuestas permanecían disponibles.

Además, el 23 de marzo de 2021, el Grupo formalizó una línea de crédito renovable garantizada en dólares estadounidenses a tres años por importe de 1.755 millones de dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus. El 23 de agosto de 2022 el Grupo extendió el plazo de la línea de crédito renovable por un periodo adicional de 12 meses hasta marzo de 2025. El 23 de agosto de 2023, de la línea de crédito de 1.755 millones de dólares estadounidenses, el Grupo amplió la disponibilidad de 1.655 millones de dólares estadounidenses de la línea de crédito renovable en 12 meses adicionales hasta marzo de 2026, mientras que los 100 millones de dólares estadounidenses restantes estarán disponibles hasta marzo de 2025. A 31 de diciembre de 2023 no se habían realizado disposiciones de esta línea de crédito (2022: cero). Aunque el Grupo no prevé disponer de esta línea de crédito renovable, en el caso de que lo haga la deuda resultante estaría garantizada en las respectivas compañías operadoras por: (i) derechos de aterrizaje específicos; o (ii) aeronaves o (iii) una combinación de ambos.

Detalles sobre la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028

El 11 de mayo de 2021, el Grupo realizó una emisión de bonos sénior no garantizados de 825 millones de euros a tipo fijo del 1,125% convertibles en acciones ordinarias de IAG. La emisión de bonos convertibles generó fondos netos de 818 millones de euros y vence en 2028. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final.

La emisión de bonos convertibles otorga a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprende un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 31 de diciembre de 2023 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG. El derecho de conversión de los titulares de los bonos es ejercitable actualmente.

La emisión de bonos convertibles se registra a su valor razonable, que a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 735 millones de euros (2022: 605 millones de euros), lo que constituye un aumento de 130 millones de euros desde el 1 de enero de 2023. De este aumento, el gasto incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 119 millones de euros y el gasto reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 11 millones de euros.

Operaciones con entidades no consolidadas

El Grupo ha formalizado las siguientes operaciones de financiación de activos a través de entidades no consolidadas:

- Los *Pass Through Certificates*, Series 2019-1 de British Airways, se formalizaron en el tercer trimestre de 2019, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 725 millones de euros para ocho aeronaves con vencimientos entre 2029 y 2034;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2020-1 de British Airways, se formalizaron en el cuarto trimestre de 2020, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 472 millones de euros para nueve aeronaves con vencimiento entre 2028 y 2032;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2021-1 de British Airways, se formalizaron en el tercer trimestre de 2021, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 204 millones de euros para siete aeronaves con vencimiento entre 2031 y 2035;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1 de Iberia, se formalizaron en abril de 2022, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 680 millones de euros para cinco aeronaves con vencimientos entre 2032 y 2036;
- Los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1 de British Airways, se formalizaron en octubre de 2022, con los que se reconocieron Pasivos por financiación de activos por valor de 159 millones de euros para cuatro aeronaves con vencimiento entre 2032 y 2036;
- y
- No se han formalizado operaciones de financiación de activos con entidades no consolidadas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

A 31 de diciembre de 2023, los Pasivos por financiación de activos incluyen importes acumulados de 2.948 millones de euros (2022: 2.983 millones de euros) y los activos asociados reconocidos en Inmovilizado material incluyen unos importes acumulados de 2.757 millones de euros (2022: 3.400 millones de euros) relacionados con las operaciones con entidades estructuradas no consolidadas que emitieron los EETC.

c Préstamos totales, emisiones de bonos convertibles, pasivos por financiación de activos y pasivos por arrendamientos

Millones	2023	2022
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$50	\$75
Euros	€124	€1.273
Libras esterlinas	-	£2.026
	€170	€3.659
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.783	€2.282
	€1.783	€2.282
Emisión de bonos convertibles		
Euros	€735	€605
	€735	€605
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$3.849	\$3.285
Euros	€746	€542
Yenes japoneses	¥28.432	¥25.748
	€4.427	€3.819
Pasivos por arrendamientos		
Dólares estadounidenses	\$7.399	\$7.621
Euros	€1.008	€1.239
Yenes japoneses	¥68.998	¥71.994
Libras esterlinas	£690	£620
	€8.967	€9.619
Total deudas financieras remuneradas	€16.082	€19.984

27 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 y disputas contractuales	Provisiones para ETS	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2023	2.400	194	673	89	132	60	3.548
Provisiones registradas durante el ejercicio	520	1	53	15	238	32	859
Reclasificaciones	4	-	-	(1)	-	(6)	(3)
Utilizadas durante el ejercicio	(338)	(82)	(35)	(9)	-	(32)	(496)
Extinguidas durante el ejercicio	-	-	-	-	(98)	-	(98)
Reversión de importes no utilizados	(68)	(21)	(2)	(15)	(26)	(1)	(133)
Actualización de descuento	78	2	23	-	-	-	103
Revaluaciones	4	-	24	-	-	-	28
Movimientos por cambio de divisas	(71)	-	(1)	3	1	-	(68)
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2023	2.529	94	735	82	247	53	3.740
Desglose:							
Corrientes	467	59	73	56	247	7	909
No corrientes	2.062	35	662	26	-	46	2.831
	2.529	94	735	82	247	53	3.740

Provisiones para grandes reparaciones

Las provisiones para gastos por grandes reparaciones se mantienen a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamiento. En el caso de las obligaciones que surgen al inicio del arrendamiento de una aeronave, el coste estimado asociado se capitaliza en el activo por derecho de uso. Para las obligaciones que surgen por el uso o por el paso del tiempo, los costes estimados asociados se reconocen en la Cuenta de resultados a medida que se utiliza el activo asociado o con el paso del tiempo. Esta es una provisión a largo plazo por naturaleza, que cubre típicamente la duración del activo arrendado, que para las aeronaves es de hasta 12 años.

Las provisiones incluyen 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.

Las provisiones se determinan descontando los flujos de efectivo futuros utilizando tipos libres de riesgo antes de impuestos específicos para el plazo de la provisión y la divisa en que se origina. La reversión del descuento de las provisiones se registra como gasto financiero en la Cuenta de resultados (véase la nota 9a).

Las revaluaciones derivadas de los cambios en las estimaciones sobre los efectos del descuento y la inflación se registran en la Cuenta de resultados en la medida en que estén relacionadas con las provisiones evitables o como ajuste del activo por derecho de uso (véase la nota 14) en el caso de las provisiones inevitables.

Cuando los importes sean finales y la incertidumbre acerca de estas provisiones se elimina, el pasivo asociado se reclasifica a Otros acreedores corrientes o no corrientes, dependiendo de la fecha esperada de pago.

Provisiones por reestructuración

La provisión por reestructuración engloba provisiones para planes de despido voluntario, incluido el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia implementado antes de 2023, 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 se ha basado 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 3,2%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos seis años.

A 31 de diciembre de 2023, 88 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2022: 185 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido para empleados en virtud de varios acuerdos contractuales. Como parte de estas provisiones, el Grupo reconoce provisiones relativas a la tripulación de vuelo de Iberia (tanto pilotos como tripulación de cabina):

- *Pilotos* - de acuerdo con el convenio colectivo correspondiente, los pilotos tienen la opción, a la edad de 60 años, de: continuar en el empleo a tiempo completo; pasar a la reserva y mantener su relación laboral hasta alcanzar la edad legal de jubilación (lo que se denomina "en activo"); o, alternativamente, jubilarse anticipadamente (lo que se denomina "inactivos"). Además, y en determinados casos, los pilotos a partir de 55 años pueden solicitar mantener su relación laboral, pero con una actividad reducida (lo que se denomina "excedencia especial"); y
- *Tripulación de cabina* - en virtud del convenio colectivo correspondiente, los tripulantes de cabina tienen la opción, a partir de los 62 años, de: continuar trabajando a tiempo completo; pasar a la situación de activo; o pasar a la situación de inactivo. Además, y en determinados casos, los tripulantes de cabina a partir de los 57 años pueden solicitar una "excedencia especial".

El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad legal de jubilación. Para determinar la provisión que se registra para la proporción de empleados que opten por la excedencia especial o por la inactividad, el Grupo estima varios supuestos, incluidos, pero no limitados a: (i) el crecimiento salarial y la inflación a medio y largo plazo; (ii) la tasa de descuento a aplicar; (iii) la tasa de crecimiento de la seguridad social; (iv) las tasas de mortalidad; y (iv) la rotación del personal.

La provisión fue reevaluada a 31 de diciembre de 2023 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 3,17% para empleados en activo y del 2,98% para empleados inactivos (2022: índice iBoxx del 3,72% y 3,50%, respectivamente), las tablas de mortalidad PER_Col_2020.1er.orden. y asumiendo incrementos salariales contractuales en 2024, de hasta el 3,8% y el 3,3% en 2025 y un 2,0% anual en adelante derivado de incrementos en el Índice de Precios al Consumo (IPC). A 31 de diciembre de 2023, un total de 5.179 tripulantes de vuelo contaban con la posibilidad de optar por esta decisión una vez alcanzasen los 60 años (31 de diciembre de 2022: 4.827). A 31 de diciembre de 2023, un total de 479 empleados que no habían alcanzado la edad de jubilación y podían optar a la jubilación anticipada ("excedencia especial") y que optaron por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2022: 426). Además, a 31 de diciembre de 2023, había 25 empleados que habían alcanzado la edad de jubilación que habían optado por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2022: 15).

A 31 de diciembre de 2023 la duración media de empleo de los tripulantes de cabina que reunían los requisitos era de 17 años (31 de diciembre de 2022: 18 años). Esta provisión es principalmente a largo plazo. Las revaluaciones en la valoración de esta provisión se registran en Otro resultado global. La cantidad relacionada con esta provisión era de 677 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 (2022: 611 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales

Las provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales incluyen:

- Importes relacionados con reclamaciones de múltiples partes realizadas por grupos de empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con su empleo, incluidas reclamaciones de pagas de vacaciones adicionales y por discriminación por edad;
- Importes relacionados con las disputas contractuales en curso derivadas de las operaciones del Grupo; 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 liquidar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta.

Provisiones para ETS

Las provisiones para ETS se refieren al Sistema de Comercio de Emisiones para las emisiones de CO₂ equivalente emitidas en los vuelos dentro de la UE, de Suiza y de Reino Unido y que se extinguirán en el ejercicio posterior a la fecha de cierre a través de su liquidación con las autoridades pertinentes. Véanse las notas 2 y 4 para más información.

28 Pasivos contingentes

Existen una serie de procedimientos legales y regulatorios abiertos contra el Grupo en varias jurisdicciones que, a 31 de diciembre de 2023, en los casos en los que podían estimarse de forma fiable, pero excluyendo el asunto del equipaje de mano de Vueling que se detalla más adelante, ascendían a 58 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 11 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos en relación con estos procedimientos y, en consecuencia, no se han registrado provisiones.

En la nota 10 se presentan los pasivos contingentes relacionados con los impuestos sobre sociedades, los impuestos diferidos y los impuestos indirectos.

En los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

Break-fee por la adquisición de Air Europa Holdings

El 23 de febrero de 2023, el Grupo formalizó un acuerdo para adquirir a Globalia el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía anteriormente. La adquisición está condicionada a que Globalia reciba la aprobación del sindicato de bancos que proporcionan los acuerdos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. La adquisición también está sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes.

En caso de que las aprobaciones pertinentes, detalladas anteriormente, no se produzcan en un plazo de 24 meses desde la firma del acuerdo o de que el Grupo rescinda el acuerdo en cualquier momento antes de su finalización, el Grupo deberá pagar a Globalia un *break-fee* de 50 millones de euros. Según el acuerdo, este periodo de 24 meses puede prorrogarse de mutuo acuerdo.

A 31 de diciembre de 2023 y hasta la fecha de los estados financieros consolidados, el Grupo considera que es probable que la adquisición se complete con éxito y, en consecuencia, no considera probable que se pague el *break-fee*. Teniendo en cuenta lo anterior, el Grupo no considera oportuno registrar una provisión para el *break-fee*.

Política comercial relativa al equipaje de mano de Vueling

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, Vueling recibió varias solicitudes de información del Ministerio de Consumo en España, en relación con su política comercial de equipaje de mano, a las que Vueling dio cumplimiento. El 12 de enero de 2024, el Ministerio de Consumo remitió a Vueling un Pliego de Cargos afirmando que la política comercial de equipaje de mano de Vueling vulnera los derechos de los consumidores en virtud del artículo 47.1 del Real Decreto Legislativo 1/2007. Aunque el Pliego de Cargos notifica a Vueling su intención de sancionar a la compañía por dichas infracciones, estipula que la base para determinar dichas sanciones está sujeta a la aportación de información adicional por parte de la compañía. En consecuencia, no es posible estimar de forma fiable la exposición que pueda derivarse de este asunto hasta que los procedimientos en curso con el Ministerio de Consumo sigan avanzando. El Grupo, junto con sus asesores, ha revisado la correspondencia y el Pliego de Cargos del Ministerio de Consumo y considera que tiene argumentos sólidos para apoyar su política comercial de equipaje de mano y no considera probable que se produzca un resultado adverso en el futuro. Por ello, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna. El Grupo espera que se produzcan novedades sobre este asunto durante el transcurso de 2024.

29 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), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. Los impactos principales en los estados financieros se exponen a continuación:

a Riesgo de precios del combustible

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

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de la exposición principal del Grupo a una posible variación razonable del precio del combustible, basada en la volatilidad de mercado actual, permaneciendo constantes todas las demás variables, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre derivados de combustible (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) a la fecha del balance, y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y de 2022.

2023			2022		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
40	-	1.497	45	-	1.402
(40)	-	(1.526)	(45)	-	(1.200)

¹ El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

Durante el 2023, a raíz de una recuperación sustancial de los precios del petróleo y del combustible de aviación, que continúa viéndose afectado por los eventos geopolíticos, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados a 31 de diciembre de 2023 era de 115 millones de euros (2022: activos netos de 87 millones de euros), lo que representa una disminución de 202 millones de euros desde el 1 de enero de 2023. Del valor contable de los pasivos netos a 31 de diciembre de 2023, todos (2022: todos) los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura.

b Riesgo de tipos de cambio

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

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición principal de divisas del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina y el yen japonés, basada en la volatilidad de mercado actual, con las demás variables constantes, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los pasivos remunerados, los pasivos por arrendamientos y los derivados (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) denominados en monedas extranjeras únicamente a la fecha del balance, y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y de 2022.

	Subida/(descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el beneficio 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 beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2023	20	343	1.005	20	6	262	20	(50)	(64)
	(20)	(346)	(1.159)	(20)	(8)	(262)	(20)	50	64
2022	20	904	1.299	20	(20)	241	20	(58)	(70)
	(20)	(922)	(1.161)	(20)	18	(241)	(20)	58	70

¹ El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2023, el valor razonable de los pasivos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 357 millones de euros (2022: activos netos de 108 millones de euros), lo que representa una disminución de 465 millones de euros desde el 1 de enero de 2023. Estos comprenden tanto los derivados designados como de cobertura como los derivados que inicialmente no se designaron como de cobertura. Del valor contable de los pasivos netos a 31 de diciembre de 2023, 151 millones de euros (2022: activos netos de 96 millones de euros) de los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura. En aquellos derivados no designados como de cobertura al inicio, los movimientos a valor de mercado se han registrado directamente en la Cuenta de resultados y se han reconocido en Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera.

c Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda financiera y en los depósitos de efectivo. Con el objetivo de mitigar el riesgo de tipos de interés, las políticas del Grupo permiten la contratación de diversos instrumentos derivados extrabursátiles.

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, basado en las expectativas sobre los movimientos de los tipos futuros, sobre el beneficio antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los derivados de tipos de interés (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) únicamente a la fecha del balance y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y de 2022.

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el beneficio 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 beneficio 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 beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2023	100	-	-	100	(12)	16	100	-	-
	(100)	-	-	(100)	12	(16)	(100)	-	-
2022	150	-	6	150	5	17	150	(35)	-
	(150)	-	(7)	(150)	(4)	(17)	(150)	35	-

1 El análisis de sensibilidad en el patrimonio neto excluye los importes de sensibilidad reconocidos en el beneficio antes de impuestos.

A 31 de diciembre de 2023, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados de tipos de interés era de 28 millones de euros (2022: activos netos de 60 millones de euros), lo que representa una disminución de 32 millones de euros desde el 1 de enero de 2023. Del valor contable de los activos netos a 31 de diciembre de 2023, todos (2022: todos) los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura.

d Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de que una contraparte de un instrumento financiero o contrato con clientes incumpla sus obligaciones contractuales y provoque una pérdida económica. El Grupo está expuesto al riesgo de crédito en sus actividades de financiación, incluidos los depósitos en bancos y entidades financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros. El Grupo cuenta con políticas y procedimientos para supervisar el riesgo asignando límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y formalizando operaciones únicamente con contrapartes con un riesgo de crédito muy bajo.

Al final de cada periodo, el Grupo evalúa el efecto del riesgo de crédito de las contrapartes y el riesgo de crédito propio del Grupo sobre el valor razonable de los derivados y las posibles ineficacias se reconocen inmediatamente en el epígrafe Otros ingresos no operativos de la Cuenta de resultados.

e 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 operadora. Las exposiciones subyacentes se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contraparte 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 2023, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por tesorería asignados por región	
	2023	2022
Reino Unido	55 %	51 %
España	- %	1 %
Irlanda	16 %	20 %
Resto de la zona euro	24 %	27 %
Resto del mundo	5 %	1 %

f 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 2023 el Grupo tenía líneas de descubierto no utilizadas por valor de 53 millones de euros (2022: 53 millones de euros).

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

Millones	2023	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre marzo y mayo de 2024	€87	87
Línea de crédito en euros con vencimiento en marzo de 2025 ²	€350	350
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2025 y en marzo de 2026 ²	\$1.755	1.605
Líneas de crédito en libras esterlinas con vencimiento en noviembre de 2026 y en septiembre de 2028 ²	£2.000	2.317
		4.359
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento de junio a julio de 2024 ⁴	\$410	375
		375

Millones	2022	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y marzo de 2023	€87	87
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en noviembre de 2023	\$50	47
Línea de crédito en euros con vencimiento en marzo de 2025 ²	€300	300
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2025 ²	\$1.755	1.654
Línea de crédito en libras esterlinas con vencimiento en noviembre de 2026 ²	£1.000	1.143
		3.231
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento entre febrero y septiembre de 2023 ³	\$386	364
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en abril de 2023 ³	\$273	257
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento entre octubre de 2023 y marzo de 2024 ⁴	\$525	495
		1.116

1 Las líneas de crédito generales pueden ser utilizadas en cualquier momento a discreción del Grupo sujeto a la provisión de un preaviso de hasta tres días antes de la utilización prevista, dependiendo de la línea de crédito.

2 En la nota 26b se ofrece más información acerca de estas líneas de crédito.

3 Las líneas de crédito para aeronaves que vencieron en 2023 estaban disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves.

4 Las líneas de crédito para aeronaves con vencimiento entre junio de 2024 y julio de 2024 (2022: vencimiento entre octubre de 2023 y marzo de 2024) están disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves.

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 efectivo contractuales no descontados e incluyen intereses.

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2023
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(241)	(230)	(448)	(1.317)	(3.195)	(5.431)
Pasivos por arrendamientos	(1.303)	(864)	(1.546)	(3.798)	(5.017)	(12.528)
Préstamos a tipo fijo	(59)	(16)	(588)	(1.513)	(726)	(2.902)
Préstamos a tipo variable	(15)	(38)	(27)	(42)	-	(122)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(5.590)	-	(219)	-	-	(5.809)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	12	9	8	4	1	34
Contratos de divisas	35	17	6	-	-	58
Derivados de combustible	5	4	26	-	-	35
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(1)	(1)	(1)	(1)	-	(4)
Contratos de divisas	(206)	(179)	(38)	-	-	(423)
Derivados de combustible	(42)	(43)	(35)	(39)	-	(159)
A 31 de diciembre de 2023	(7.405)	(1.341)	(2.862)	(6.706)	(8.937)	(27.251)

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 2022
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(196)	(190)	(374)	(1.081)	(2.823)	(4.664)
Pasivos por arrendamientos	(955)	(1.050)	(2.120)	(3.374)	(5.295)	(12.794)
Préstamos a tipo fijo	(64)	(523)	(78)	(1.242)	(757)	(2.664)
Préstamos a tipo variable	(227)	(146)	(455)	(3.191)	-	(4.019)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(5.209)	-	(200)	-	-	(5.409)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	42	9	12	9	-	72
Contratos de divisas	245	195	46	-	-	486
Derivados de combustible	122	62	13	-	-	197
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(4)	(1)	(1)	(3)	-	(9)
Contratos de divisas	(185)	(121)	(68)	-	-	(374)
Derivados de combustible	(42)	(59)	(10)	-	-	(111)
A 31 de diciembre de 2022	(6.473)	(1.824)	(3.235)	(8.882)	(8.875)	(29.289)

g Compensación de activos y pasivos financieros

El Grupo realiza operaciones de derivados conforme a la documentación del 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.

31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el Balance ¹	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance ¹	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	151	(28)	123	(2)	121
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	595	(28)	567	(2)	565

¹ El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía en varios de sus pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha reconocido cero euros en garantías (2022: cero euros) que se compensan mediante contratos de compensación en el Balance y 2 millones de euros (2022: 5 millones de euros) no compensados en el Balance.

31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el Balance	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el Balance	Importes relacionados no compensados en el Balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	760	(34)	726	(5)	721
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	505	(34)	471	(5)	466

h Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales. A 31 de diciembre de 2023, la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 1,7 veces (2022: 3,1 veces). La definición y el cálculo de esta medida de rendimiento está incluida en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

En la sección de principio de empresa en funcionamiento en la nota 2 se presentan más detalles sobre liquidez y recursos de capital, junto con la gestión de riesgos de capital.

30 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 2023 y 31 de diciembre de 2022 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

31 de diciembre de 2023

Millones de euros	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		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	188	-	-	188
Instrumentos financieros derivados	-	-	42	-	42
Otros activos no corrientes	211	-	-	221	432
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.559	-	-	-	1.559
Otros activos corrientes	545	-	-	1.029	1.574
Instrumentos financieros derivados	-	-	81	-	81
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.396	-	-	-	1.396
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.441	-	-	-	5.441

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	-	7.141	-	-	7.141
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	5.964	726	-	6.690
Instrumentos financieros derivados	-	-	106	-	106
Otros pasivos a largo plazo	-	151	-	68	219
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	-	1.826	-	-	1.826
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	416	9	-	425
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	5.198	-	392	5.590
Instrumentos financieros derivados	-	-	461	-	461

31 de diciembre de 2022

Millones de euros	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		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	55	-	-	55
Instrumentos financieros derivados	-	-	81	-	81
Otros activos no corrientes	180	-	-	182	362
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.330	-	-	-	1.330
Otros activos corrientes	308	-	-	918	1.226
Instrumentos financieros derivados	-	-	645	-	645
Otros depósitos remunerados a corto plazo	403	-	-	-	403
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.196	-	-	-	9.196

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	-	7.853	-	-	7.853
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	8.692	596	-	9.288
Instrumentos financieros derivados	-	-	84	-	84
Otros pasivos a largo plazo	-	131	-	69	200
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	-	1.766	-	-	1.766
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	1.068	9	-	1.077
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	4.898	-	311	5.209
Instrumentos financieros derivados	-	-	387	-	387

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. El valor razonable de los pasivos financieros y los activos financieros incorpora, respectivamente, el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

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

Los instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con términos y condiciones similares usando modelos de precios futuros, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo, curvas de combustible a plazo y los correspondientes datos de superficies de volatilidad en la fecha de presentación. El valor razonable de los principales activos y pasivos financieros relacionados con derivados se determina como se indica a continuación, incorporando ajustes por el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte:

- Contratos de referencia sobre materias primas, como operaciones con *swaps* y opciones, referenciadas a: (i) *CIF NWE cargoes jet fuel*; (ii) *ICE Gasoil*; (iii) *ICE Brent*; (iv) *ICE Gasoil Brent crack*; (v) *Jet Differential* y (vi) *Jet fuel Brent crack*: las valoraciones a precios de mercado se determinan haciendo referencia a los modelos de valoración actuales de las curvas a plazo, y las opciones estándar y los valores se descuentan a la fecha de cierre en base al tipo de interés correspondiente;
- Los contratos de divisas a plazo y opciones: haciendo referencia a los precios a plazo y los modelos de valoración de los precios de las opciones estándar actuales, los valores se descuentan a la fecha de cierre en base al tipo de interés correspondiente; y
- Los contratos de *swaps* de tipos de interés: descontando los flujos de efectivo futuros de los contratos de *swaps* al tipo de interés de mercado valorado con la curva a plazo actual;

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, excluidos los pasivos por arrendamiento, se determina descontando los flujos de efectivo contractuales restantes a los tipos de interés de mercado relevantes en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en base al riesgo crediticio propio.

Nivel 3: *Inputs* para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. En el caso de otras inversiones de patrimonio para las que no se dispone de información sobre los flujos de efectivo, se aplica el método del activo neto ajustado. La nota 19 proporciona información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings.

El valor razonable del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes y acreedores comerciales 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 2023 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	1	-	187	188	188
Otros activos financieros no corrientes	-	12	-	12	25
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	32	-	32	32
Contratos de divisas a plazo ¹	-	58	-	58	58
Derivados de combustible ¹	-	33	-	33	33
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	3.900	-	3.900	4.427
Préstamos a tipo fijo	2.429	53	-	2.482	2.574
Préstamos a tipo variable	-	111	-	111	114
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	4	-	4	4
Contratos de divisas a plazo ²	-	415	-	415	415
Derivados de combustible ²	-	148	-	148	148

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es 81 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 461 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2022 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	-	-	55	55	55
Otros activos financieros no corrientes	-	20	-	20	31
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	66	-	66	66
Contratos de divisas a plazo ¹	-	467	-	467	467
Derivados de combustible ¹	-	193	-	193	193
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.925	-	2.925	3.819
Préstamos a tipo fijo	2.538	72	-	2.610	2.967
Préstamos a tipo variable	-	3.419	-	3.419	3.579
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	6	-	6	6
Contratos de divisas a plazo ²	-	359	-	359	359
Derivados de combustible ²	-	106	-	106	106

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 645 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 387 millones de euros.

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y pasivos y activos financieros derivados se miden a valor razonable en los estados financieros consolidados. Las deudas financieras remuneradas, a excepción del bono convertible por valor de 825 millones de euros, con vencimiento en 2028, que se mide a su valor razonable, se miden a coste amortizado.

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	2023	2022
Saldo inicial del ejercicio	55	31
Altas - otros	5	2
Alta de Air Europa Holdings	-	22
Transferencias a activos financieros de Nivel 1	(1)	-
Ganancias netas reconocidas en Otro resultado global	128	2
Pérdidas netas reconocidas en la Cuenta de resultados	-	(2)
Saldo final del ejercicio	187	55

Véase la nota 19 para más detalles acerca de la valoración de Air Europa Holdings.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo registró una transferencia de Otros instrumentos de patrimonio de 1 millón de euros del Nivel 3 al Nivel 1 tras la cotización pública de la inversión asociada. No ha habido otras transferencias entre niveles de la jerarquía a valor razonable durante el ejercicio.

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2023, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio sobre las entradas de efectivo y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados (i) se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en cuyo caso la partida cubierta se reconoce directamente en la Cuenta de resultados, en el mismo epígrafe donde se clasifica la partida subyacente; (ii) se reconocen en patrimonio neto y se transfieren al Balance de situación, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo no financiero, se registran en el Balance de situación en el mismo epígrafe donde se reconoce la partida cubierta; y (iii) se reconocen en patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo financiero, al mismo tiempo en que se reconoce dicho activo o pasivo financiero en la Cuenta de resultados. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la Cuenta de resultados cuando ya no se espera que ocurra la operación futura y se registran en el epígrafe de la Cuenta de resultados en que se clasifica la partida cubierta;
- 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: (i) se reconocen en el patrimonio neto 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, cuando el elemento cubierto subyacente no da lugar al reconocimiento de existencias de combustible; y (ii) se reconocen en patrimonio neto y se trasladan al Balance de situación, dentro de Existencias, cuando el elemento cubierto subyacente corresponda a existencias de combustible. Las pérdidas y ganancias registradas en Existencias se reconocen en la Cuenta de resultados cuando se consumen las existencias de combustible subyacentes, dentro del epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la Cuenta de resultados, dentro del epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión cuando ya no se espera que ocurra la operación futura;
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones de los derivados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos por intereses; y
- Las amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera se designan dentro de una relación de cobertura que cubre las variaciones de tipos de cambio sobre las entradas de efectivo por ingresos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los préstamos relacionados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan al Balance de situación, cuando la partida cubierta es un activo o un pasivo no financiero cuando el préstamo se amortiza (generalmente mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).

Los importes incluidos en el patrimonio neto se resumen a continuación:

Pérdidas/(ganancias) relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto

Millones de euros	2023	2022
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	22	87
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	94	(178)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	67	(127)
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés ¹	(1)	(46)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ^{1,2}	123	213
	305	(51)
(Ingreso)/gasto por impuesto diferido relacionado	(75)	20
Importe total incluido en patrimonio neto	230	(31)

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

2 En referencia a relaciones de cobertura canceladas anteriormente en las que se sigue esperando que se produzca la operación subyacente prevista.

Los importes nacionales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de efectivo:

Importes nacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total 31 de diciembre de 2023
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,21	1,05 a 1,35	3.147	1.239	-	-	4.386
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,00	0,86 a 1,24	2.458	939	305	-	3.702
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,21	1,07 a 1,42	479	375	357	124	1.335
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	722	489 a 1.200	5.425	1.948	980	-	8.353
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ^{3,4}	1,83	(0,06) a 3,90	2.127	912	493	2	

1 Los gastos incluyen tanto gastos de explotación como inversión en inmovilizado.

2 Los importes nacionales de los instrumentos de cobertura de precios de combustible representan 10,0 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación, y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

3 El rango de cobertura para contratos de tipos de interés se expresa como porcentaje.

4 Los importes nacionales de los contratos de tipos de interés a 31 de diciembre de 2023 ascendían a 1.354 millones de euros. Los importes incluidos reflejan los importes nacionales amortizables pendientes al final de cada periodo y se ajustan a los perfiles de las partidas cubiertas subyacentes.

Importes nacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2022
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,23	1,05 a 1,45	3.582	1.355	-	-	4.937
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,08	0,91 a 1,26	2.578	1.318	-	-	3.896
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,23	1,00 a 1,42	371	406	458	14	1.249
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	718	416 a 2.200	2.935	331	-	-	3.266
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ^{3,4}	1,04	(0,03) a 3,13	2.360	504	238	9	

1 Los gastos incluyen tanto gastos de explotación como gastos en inmovilizado.

2 Los importes nacionales de los instrumentos de cobertura de precios de combustible representan 5,4 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación, y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

3 El rango de cobertura para contratos de tipos de interés se expresa como porcentaje.

4 Los importes nacionales de los contratos de tipos de interés a 31 de diciembre de 2022 ascendían a 1.703 millones de euros. Los importes incluidos reflejan los importes nacionales amortizables pendientes al final de cada periodo y se ajustan a los perfiles de las partidas cubiertas subyacentes.

Movimientos registrados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 (Millones de euros)	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados				Movimientos a valor razonable reconocidos en Otro resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficiencia ¹	Suspensión de la contabilidad de coberturas	Reclasificados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	(1)	-	31	30	234	3
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	9	-	99	108	71	13
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	-	-	48	48	(3)	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	-	-	-	(47)	(18)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	-	(92)
	8	-	178	186	255	(94)
Impuestos diferidos relacionados				(44)	(60)	10
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo				142	195	(84)

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (Millones de euros)	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados				Movimientos a valor razonable reconocidos en Otro resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficiencia ¹	Suspensión de la contabilidad de coberturas	Reclasificados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	-	29	228	257	(525)	43
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	19	-	1.299	1.318	(1.249)	66
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	-	-	(12)	(12)	(95)	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	-	-	-	(1)	(7)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	-	(27)
	19	29	1.515	1.563	(1.870)	75
Impuestos diferidos relacionados				(330)	398	(1)
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo				1.233	(1.472)	74

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

2 Los importes reconocidos en Otro resultado global representan las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura.

Suspensión de la contabilidad de coberturas

Las pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados y los consiguientes movimientos del valor razonable de estos instrumentos derivados registrados en la Cuenta de resultados bien en la fecha del balance o bien en la fecha de vencimiento del derivado, lo que ocurra antes, se exponen a continuación:

Millones de euros	2023	2022
Pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados	-	(29)
Movimientos en el valor razonable, reconocidos posteriormente en la Cuenta de resultados	-	-
Efecto total de la suspensión de la contabilidad de coberturas en la Cuenta de resultados	-	(29)

Coberturas del valor razonable

A 31 de diciembre de 2023, las principales actividades de gestión de riesgos del Grupo asociadas a la cobertura del valor razonable estaban relacionadas con contratos de tipos de interés que cubrían el riesgo de valor razonable de los pasivos por arrendamiento a tipo fijo. Las pérdidas y ganancias de revalorización tanto de los derivados como del pasivo financiero principal se reconocen en la Cuenta de resultados dentro de Otros ingresos no operativos.

Los valores contables de las partidas cubiertas y los instrumentos de cobertura de las coberturas del valor razonable del Grupo a 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

Millones de euros	2023	2022
Valor contable de los pasivos por arrendamiento a los que se han aplicado coberturas del valor razonable (partidas cubiertas) ¹	(65)	-
Valor contable de los derivados de tipos de interés (instrumentos de cobertura)	(4)	-
Valor acumulado de los ajustes de las coberturas del valor razonable en las partidas cubiertas incluidas en el valor contable de la partida cubierta	(2)	-
Variación en el valor empleado en el cálculo de la ineficiencia de las coberturas	3	-

1 Las partidas cubiertas incluidas en las coberturas del valor razonable se presentan dentro de Deudas financieras en el Balance de situación y en la nota 26.

31 Capital social, prima de emisión y autocartera

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 31 de diciembre de 2022: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770
A 31 de diciembre de 2023: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770

a Acciones propias

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo adquirió 42,0 millones de acciones al precio medio ponderado de 1,83 euros por acción, resultando en un total de 77 millones de euros, que se contabilizan como Acciones propias. Durante el ejercicio se entregaron un total de 3,3 millones (2022: 8,1 millones) de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2023 el Grupo mantenía 55,8 millones de acciones (2022: 17,1 millones), que representaban el 1,12% (2022: 0,34%) del capital social emitido de la Sociedad.

32 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 estaba dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervenían más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones realizadas desde 2015 a 2020 se realizaron como opciones a coste cero con un periodo de tenencia de dos años, tras el periodo de rendimiento de tres años, antes de que las opciones pudiesen ejercitarse. Todas las adjudicaciones se consolidaban en base a tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return* (TSR)) respecto al *STOXX Europe 600 Travel and Leisure Index* (adjudicaciones en 2020) o al *MSCI European Transportation Index* (adjudicaciones anteriores a 2020), los beneficios por acción y la Rentabilidad sobre el capital invertido.

b Plan de Acciones Restringidas de IAG

El Plan de Acciones Restringidas de IAG (RSP) se introdujo en 2021 para poner en mayor sintonía los intereses y los resultados entre la alta dirección del Grupo y los accionistas mediante la acumulación y mantenimiento de participaciones accionariales para la alta dirección y un mayor énfasis en los resultados sostenibles a largo plazo del Grupo. Las adjudicaciones se han realizado de forma condicional, con un periodo de tenencia de dos años tras el periodo de consolidación de tres años. No existen indicadores de desempeño asociados a las adjudicaciones. La consolidación dependerá del cumplimiento de una cláusula de garantía discrecional, normalmente evaluada a lo largo de tres ejercicios financieros a partir del ejercicio financiero en que se realizó la adjudicación. La aprobación al final del periodo de consolidación será a criterio de la Comisión de Retribuciones, considerando los resultados globales del Grupo y teniendo en cuenta indicadores de desempeño financieros y no financieros durante el periodo de consolidación, así como cualquier incidencia material relacionada con riesgos o regulación que se haya identificado.

c Plan de Incentivos Full Potential de IAG

En 2021, el Grupo lanzó su Plan de Incentivos *Full Potential* (FPIP), que se concedió a personas clave involucradas en la ejecución de un conjunto de proyectos de transformación que permitirán al Grupo alcanzar el éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones se han realizado como adjudicaciones condicionales que se consolidan en 2025 y dependen de objetivos máximos de desempeño de cara a 2024 y de la aprobación del Consejo.

d 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 test de rendimiento y servicio. Este se concederá cuando se active una adjudicación de incentivos anual 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.

e Resumen de planes de pagos basados en acciones

Número de adjudicaciones en miles	Saldos pendientes a 1 de enero de 2023	Número de opciones concedidas	Número de opciones vencidas	Número de opciones consolidadas	Pendientes a 31 de diciembre de 2023	Ejercitables a 31 de diciembre de 2023
Plan de Participación en Resultados	16.339	-	6.263	944	9.132	4.166
Plan de Acciones Restringidas	40.334	24.462	5.152	431	59.213	-
Plan de Incentivos <i>Full Potential</i>	27.705	5.681	3.786	-	29.600	-
Plan de Diferimiento de Incentivos	2.411	1.007	173	2.387	858	-
	86.789	31.150	15.374	3.762	98.803	4.166

El precio medio ponderado de la acción en la fecha en que se ejercitaron las opciones ejercitadas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 fue de 1,52 libras esterlinas (2022: 1,35 libras esterlinas).

El Grupo reconoció un gasto por pagos basados en acciones de 52 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 (2022: 39 millones de euros).

33 Otras reservas y participaciones no dominantes

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Otras reservas					Total otras reservas	Participaciones no dominantes
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶		
A 1 de enero de 2023	67	(66)	(118)	(2.467)	867	(1.717)	6
Otra (pérdida)/beneficio global del ejercicio:							
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:							
Gastos de combustible	(81)	-	-	-	-	(81)	-
Diferencias de cambio	(20)	-	-	-	-	(20)	-
Gastos financieros	(35)	-	-	-	-	(35)	-
Ineficiencia reconocida en otros gastos no operativos	(6)	-	-	-	-	(6)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	(195)	-	-	-	-	(195)	-
Variación neta en el valor razonable de otros instrumentos de patrimonio	127	-	-	-	-	127	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	(120)	-	-	-	(120)	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	82	-	-	-	82	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(119)	-	-	-	-	(119)	-
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	18	-	-	18	-
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	9	(15)	-	-	-	(6)	-
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	84	1	-	-	-	85	-
Coberturas transferidas y registradas en existencias	(9)	-	-	-	-	(9)	-
A 31 de diciembre de 2023	(178)	(118)	(100)	(2.467)	867	(1.996)	6

Millones de euros	Otras reservas							
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto en patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶	Total otras reservas	Participaciones no dominantes
A 1 de enero de 2022	(94)	24	(65)	62	(2.467)	867	(1.673)	6
Otro beneficio/(pérdida) global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible	(1.115)	-	-	-	-	-	(1.115)	-
Diferencias de cambio	(90)	-	-	-	-	-	(90)	-
Gastos financieros	10	-	-	-	-	-	10	-
Suspensión de la contabilidad de coberturas	(22)	-	-	-	-	-	(22)	-
Ineficiencia reconocida en otros gastos no operativos	(16)	-	-	-	-	-	(16)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	1.472	-	-	-	-	-	1.472	-
Variación neta en el valor razonable de otros instrumentos de patrimonio	2	-	-	-	-	-	2	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	(115)	-	-	-	-	(115)	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	38	-	-	-	-	38	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(6)	-	-	-	-	-	(6)	-
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	(53)	-	-	-	(53)	-
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	(51)	(14)	-	-	-	-	(65)	-
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	35	1	-	-	-	-	36	-
Coberturas transferidas y registradas en existencias	(58)	-	-	-	-	-	(58)	-
Reembolso del bono convertible	-	-	-	(62)	-	-	(62)	-
A 31 de diciembre de 2022	67	(66)	(118)	-	(2.467)	867	(1.717)	6

1 La reserva para pérdidas y ganancias no realizadas registra las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente del importe sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo que se considere como una cobertura eficiente. A 31 de diciembre de 2023 los importes correspondientes a los cambios en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio y a la reserva de cobertura de flujos de efectivo fueron de un ingreso de 138 millones de euros y un gasto de 305 millones de euros, respectivamente.

2 La reserva por coste de coberturas registra, entre otras, las variaciones en el valor temporal de las opciones.

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 aplicando el método de la participación 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 En 2022 el Grupo reembolsó el bono convertible de 500 millones de euros sin que hubiera conversión a acciones ordinarias. En el momento del reembolso se transfirieron 62 millones de euros a Ganancias acumuladas.

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 Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 70 millones de euros (2022: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación a las acciones canceladas y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2022: 797 millones de euros) vinculada a la reducción histórica del valor nominal del capital social de la Sociedad.

34 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 cuenta con un programa para 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 (véase la nota 27).

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, Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 fueron de 279 millones de euros (2022: 251 millones de euros).

Planes de prestación definida

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 Reino Unido y cerrados para nuevos miembros.

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

NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2003, y a devengos futuros desde 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan 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).

La gestión de APS y NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administradores. Aunque APS y NAPS tienen Consejos de Administradores separados, ciertos aspectos de la actividad son comunes a los dos planes. APS y NAPS han desarrollado ciertos grupos de trabajo conjuntos asistidos por los miembros del Consejo de Administradores de cada plan, aunque cada Consejo de Administradores toma sus decisiones de forma independiente. Existen 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.

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

Durante 2022 se finalizaron las valoraciones trienales a fecha de 31 de marzo de 2021 de APS y NAPS, dando lugar a un superávit teórico de 343 millones de euros (295 millones de libras esterlinas) para APS y un déficit teórico de 1.887 millones de euros (1.650 millones de libras esterlinas) para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 31 de diciembre de 2023, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en las valoraciones actuariales llevadas a cabo a 31 de marzo de 2021 frente a los requerimientos de la NIC 19 usados en los supuestos de valoración contable a fecha de este informe. La valoración actuarial de APS y NAPS no se actualiza fuera de las valoraciones trienales, imposibilitando la comparación entre los pasivos de los planes que aplican los principios establecidos en la legislación relativa a pensiones en Reino Unido y los requisitos de la NIC 19. La diferencia principal tiene que ver con la tasa de descuento aplicable incorporada a la valoración actuarial trienal; así, es acorde con una estimación prudente de la rentabilidad futura de inversión en activos de los respectivos planes, mientras que, con la NIC 19, las tasas están basadas en los rendimientos de los bonos corporativos de alta calidad, con independencia de cómo se invierten los activos.

La valoración trienal de NAPS a 31 de marzo de 2021 sustituye los acuerdos anteriores alcanzados en 2020 y 2021 entre British Airways y el Administrador de NAPS en relación con el aplazamiento de aportaciones al pago del déficit. Las aportaciones al pago del déficit aplazadas se han incorporado en el plan de pago del déficit acordado en el marco de la valoración trienal a 31 de marzo de 2021.

Como parte de la valoración trienal de NAPS a 31 de marzo de 2021, British Airways ha acordado aportar determinados activos inmobiliarios como garantía, que estará vigente hasta el 30 de septiembre de 2028.

Otros planes

British Airways también cuenta con planes de prestaciones de jubilación en varios territorios fuera de Reino Unido. El plan más importante es el *British Airways Plc Pension Plan* (USA), que está domiciliado en EE.UU. y que se conoce con el nombre de "US Plan". El *US Plan* se considera un plan de prestación definida y está cerrado a nuevos miembros y a devengos futuros.

La mayoría de los otros planes de British Airways están íntegramente financiados, pero también existen varios planes no financiados para los que el Grupo atiende las obligaciones de pago según vencen.

Asimismo, Aer Lingus opera ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Riesgos asociados con los planes de prestación definida

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a un conjunto de riesgos, siendo los siguientes los más importantes:

- Riesgo de volatilidad de los activos - las obligaciones de los planes se calculan usando una tasa de descuento referenciada a los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad. Si la rentabilidad de los activos de los planes es inferior a estos tipos de interés, se reducirá el superávit o se incrementará el déficit, dependiendo del plan. Algunos de estos planes mantienen un considerable porcentaje de valores de renta variable, que se prevé que obtengan una rentabilidad mayor que los bonos corporativos a largo plazo, pero crean volatilidad y riesgo a corto plazo;
- Riesgo de longevidad - la mayor parte de las obligaciones de los planes consiste en pagar prestaciones durante la vida de los partícipes. Un aumento de la esperanza de vida dará lugar a un incremento de las obligaciones por prestaciones definidas;
- Riesgo de tipo de interés - un descenso de los tipos de interés incrementará las obligaciones de los planes, aunque este efecto se compensará parcialmente con la revalorización de algunos de los activos de los planes;
- Riesgo de inflación - una parte considerable de las obligaciones de los planes está indexada a la inflación, de tal modo que un aumento de esta dará lugar a un aumento de las obligaciones. Aunque determinados activos de los planes están indexados a la inflación, el posible incremento de los activos de los planes a causa de la inflación sería ostensiblemente inferior al incremento de las obligaciones de los planes; y
- Riesgo de tipos de cambio - diversos activos de los planes están denominados en monedas distintas de la libra esterlina. A largo plazo, la depreciación de estas monedas, o la revalorización de la libra esterlina, reducirá el valor de los activos de los planes.

a Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con NAPS. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 neto de costes por servicios realizados por el Grupo ascendió a 48 millones de euros (2022: 20 millones de euros), siendo las aportaciones del empleador realizadas de 49 millones de euros (2022: 22 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 1 millón de euros (2022: 2 millones de euros) (nota 34b,c).

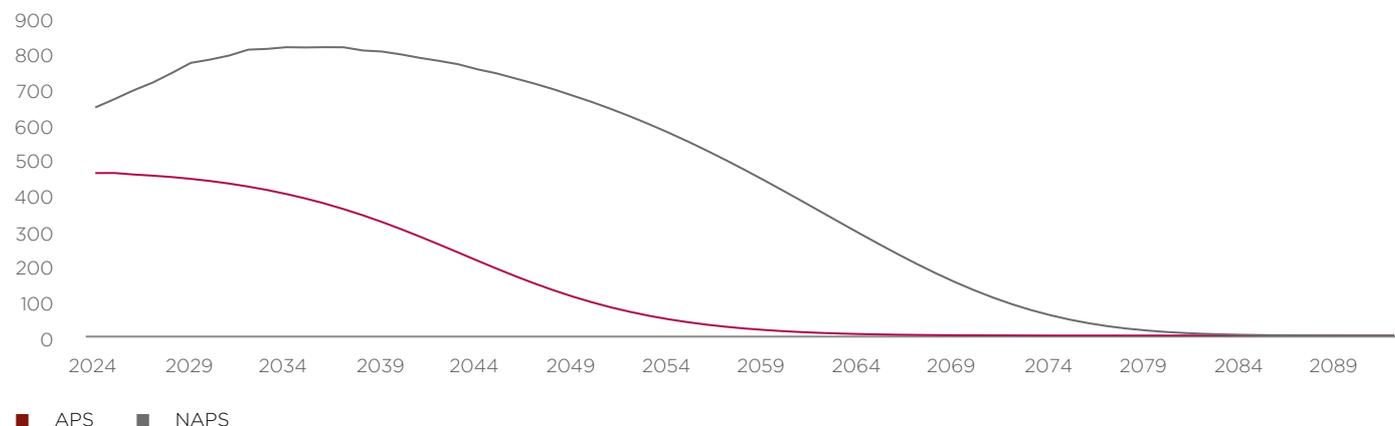
Acuerdos futuros de financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2021 utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador de cada plan.

En total, el Grupo prevé abonar a APS y NAPS un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador en 2024.

El siguiente gráfico ilustra los pagos de prestaciones no descontados que realizarán los Administradores de APS y NAPS durante el resto de la vida prevista de los planes:

Pagos de prestaciones previstos a partir de la fecha del informe (millones de euros, no auditado)



Los importes y plazos de estos pagos de prestaciones previstos están sujetos a los riesgos de los planes que se han expuesto más arriba.

Aportaciones al pago del déficit

En la fecha de la valoración actuarial, el déficit actuarial de NAPS era de 1.887 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit del plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar pagos por aportaciones hasta el 30 de junio de 2023 por un importe aproximado de 58 millones de euros al año, incrementando en 58 millones de euros cada año hasta el 30 de junio de 2026, y posteriormente limitados a 257 millones de euros al año hasta el 31 de mayo de 2032. El plan de aportaciones al déficit incluye un mecanismo de protección de sobrefinanciación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al déficit se suspenden si la posición de financiación alcanza el 100%, incluyendo un mecanismo para que las aportaciones se retomen si el nivel de aportaciones baja del 100% subsecuentemente, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 100%.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 31 de diciembre de 2023, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones de carácter prospectivo significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se necesite incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

A 31 de diciembre de 2023, si el mecanismo de protección de sobrefinanciación no se hubiera aplicado, entonces el ajuste del techo de activos (como se detalla en la nota 34c) habría sido 638 millones de euros mayor, lo cual reduciría el superávit.

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo tiene los siguientes compromisos relacionados con los pagos al déficit no descontados, que son deducibles a efectos fiscales al tipo impositivo legal:

Millones de euros	NAPS ¹	Otros planes
En 12 meses	-	36
1 a 2 años	-	37
2 a 5 años	-	38
Más de 5 años	-	-
Total pagos al déficit esperados	-	111

1 Las aportaciones al déficit, acordadas en el marco de la evaluación actuarial a 31 de marzo de 2021, se suspendieron a 31 de diciembre de 2023 por efecto del mecanismo de protección contra el exceso de financiación.

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

En el marco de la valoración trienal de NAPS a 31 de marzo de 2021, British Airways no podía abonar ningún dividendo a IAG en el periodo comprendido hasta el 31 de diciembre de 2023. En el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, los dividendos que abone British Airways irán acompañados de aportaciones a NAPS por importe del 50% del valor de los dividendos abonados. En el periodo desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2025, con cada reparto de dividendos de British Airways a IAG que supere el 50% del beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales en cada ejercicio deberán realizarse pagos adicionales a NAPS si el plan no está financiado como mínimo al 100%. Todas las restricciones a los dividendos dejarán de ser efectivas a partir del 1 de octubre de 2025. British Airways debe mantener un nivel mínimo de efectivo de 1.854 millones de euros (1,600 millones de libras esterlinas) en la fecha de declaración de cualquier dividendo, así como inmediatamente después del reparto de cualquier dividendo a IAG y las correspondientes aportaciones equivalentes a NAPS. El importe de las aportaciones al pago del déficit y las aportaciones equivalentes por dividendos en un ejercicio será, como máximo, de 348 millones de euros (300 millones de libras esterlinas).

b Importes por planes de retribución a empleados reconocidos en los estados financieros

i Importes reconocidos en el Balance de situación

Millones de euros	2023			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	6.070	16.724	393	23.187
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(6.048)	(14.644)	(547)	(21.239)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	22	2.080	(154)	1.948
Efecto del techo de activos ²	(7)	(728)	-	(735)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(8)	(8)
A 31 de diciembre de 2023	15	1.352	(162)	1.205
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.380
Obligaciones de retribuciones a empleados				(175)
Activos afectos a los planes netos ³				1.205

Millones de euros	2022			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	6.283	17.029	356	23.668
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(6.052)	(13.692)	(548)	(20.292)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	231	3.337	(192)	3.376
Efecto del techo de activos ²	(80)	(1.168)	-	(1.248)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2022	151	2.169	(203)	2.117
Representado por:				
Activos afectos a los planes				2.334
Obligaciones de retribuciones a empleados				(217)
Activos afectos a los planes netos ³				2.117

1 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC, por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales según la aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichos AVC. A 31 de diciembre de 2023, dichos activos tenían un valor de 322 millones de euros (2022: 320 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

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 en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro.

3 A 31 de diciembre de 2023, los activos por impuesto diferido netos reconocidos en activos afectos a los planes netos (2022: activos) ascendían a 48 millones de euros (2022: 54 millones de euros). Las obligaciones por prestaciones definidas comprenden 20 millones de euros (2022: 21 millones de euros) derivados de planes no financiados.

ii Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Los costes de pensiones cargados en el resultado de explotación son:

Millones de euros	2023	2022
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	1	2
Gastos administrativos	17	19
	18	21
Planes de aportación definida	279	251
Coste de pensiones registrados como gastos de personal	297	272

Millones de euros	2023	2022
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(1.117)	(633)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	955	584
Gastos financieros sobre el techo de activos	59	23
Ingreso de financiación neto correspondiente a pensiones	(103)	(26)

iii Importes reconocidos en el Estado del resultado global

Millones de euros	2023	2022
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluidos ingresos por intereses	857	9.360
Revaluación de los pasivos de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	314	(10.476)
Revaluación de los pasivos de los planes derivada de cambios en los supuestos demográficos	55	(202)
Revaluación de pérdidas por experiencia	430	627
Revaluación del techo de activos de APS y NAPS	(583)	14
Movimientos por cambio de divisas	-	6
Revaluaciones de pensiones abonadas/(cargadas) a Otro resultado global	1.073	(671)
Impuestos derivados de las revaluaciones de pensiones	3	9
Revaluaciones de pensiones cargadas a Otro resultado global, netas de impuestos	1.076	(662)

c Valor razonable de los activos afectos a los planes

i Estrategias de inversión

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 necesario 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.

Ambos 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, longevidad 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. El riesgo de longevidad se gestiona mediante pólizas de recompra, *swaps* de activos y *swaps* de longevidad.

Junto con las pólizas de seguro existentes con Rothesay Life (como se detalla en la nota 34c(iii)), 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. APS está protegido en un porcentaje de casi el 90% frente a los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas de Reino Unido (RPI)). NAPS está protegido al 95% contra los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios al consumidor británico (CPI)).

Los activos en poder de APS y NAPS se reparten 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 2023, la asignación real de activos para NAPS era del 19% (2022: 31%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 81% (2022: 69%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Para NAPS, el Administrador acordó un marco de inversión actualizado con British Airways como parte del acuerdo de valoración actuarial del plan a 31 de marzo de 2021. El Administrador aspira a una asignación global de activos con una moderada rentabilidad prevista en relación con las obligaciones, y suficiente liquidez para gestionar adecuadamente el riesgo de inversión de forma continua. La asignación de activos para APS a 31 de diciembre de 2023 fue del 1% (2022: 1%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 99% (2022: 99%) en inversiones para la conciliación de pasivos. NAPS utiliza *Liability Driven Investments* (LDI) para cubrir de manera efectiva la volatilidad de los pasivos de los planes. Esto se consigue mediante posiciones directas en bonos en lugar de utilizar derivados, lográndose así un apalancamiento reducido. Por consiguiente, a 31 de diciembre de 2023, no ha sido necesario para NAPS reunir efectivo adicional ni liquidar activos existentes con el objeto de financiar posiciones en derivados.

ii Movimientos 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	2023	2022
A 1 de enero	23.668	34.370
Ingresos por intereses	1.114	633
Gastos administrativos	(14)	(13)
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluidos ingresos por intereses	(857)	(9.360)
Aportaciones del empleador ¹	49	22
Aportaciones de empleados	8	6
Prestaciones pagadas	(1.065)	(1.301)
Movimientos por cambio de divisas	284	(689)
A 31 de diciembre	23.187	23.668

1 Incluye aportaciones del empleador a APS por valor de 1 millón de euros (2022: 1 millón de euros) y a NAPS por valor de cero euros (2022: cero euros) de esta cifra, los pagos de financiación del déficit ascendieron a cero euros en el caso de APS (2022: cero euros) y a cero euros en el caso de NAPS (2022: cero euros).

iii Composición de los activos afectos a planes

Los activos afectos a planes mantenidos por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2023				2022
	APS	NAPS	Otros	Total	
<i>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades</i>					
Acciones – Reino Unido	8	109	6	123	139
Acciones – Resto del mundo	1	438	163	602	1.047
Participaciones no cotizadas	29	677	15	721	1.566
Inmuebles	-	1.577	14	1.591	2.142
Inversiones alternativas	35	1.695	2	1.732	1.881
	73	4.496	200	4.769	6.775
<i>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</i>					
Bonos de cupón fijo gubernamentales	861	5.132	127	6.120	5.279
Bonos indexados gubernamentales	874	9.438	8	10.320	8.093
Swaps de activos y de longevidad	899	-	-	899	1.114
Póliza de seguros	3.353	-	38	3.391	3.392
	5.987	14.570	173	20.730	17.878
<i>Otros</i>					
Efectivo y activos líquidos equivalentes	50	640	7	697	684
Instrumentos financieros derivados	(38)	(2.985)	8	(3.015)	(1.688)
Otras inversiones	(2)	3	5	6	19
	10	(2.342)	20	(2.312)	(985)
Total activos afectos a los planes	6.070	16.724	393	23.187	23.668

Los valores razonables de los activos afectos a planes del Grupo, que no se obtienen de los precios cotizados en mercados activos, se determinan en función de la naturaleza de los datos empleados para determinar los valores razonables (véase la nota 30b para más detalles) y utilizando los siguientes métodos y supuestos:

- Las participaciones no cotizadas se reconocen a su valor razonable basado en el precio de la operación más reciente o en las valoraciones que realizan terceros sobre los activos netos, los ingresos o los beneficios y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.
- Los inmuebles se valoran atendiendo a un análisis de las operaciones de mercado recientes, complementado con datos de mercado obtenidos de tasadores profesionales externos y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables.
- Los valores razonables de las inversiones alternativas, que comprenden fundamentalmente posiciones en fondos de inversión y de infraestructuras, se determinan a partir de las valoraciones más recientes disponibles aplicando la metodología del valor liquidativo y publicadas por administradores de fondos o gestoras de inversiones y ajustadas por los movimientos de efectivo que se hayan producido entre la fecha de valoración y la fecha de cierre. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.

- Otras inversiones incluye fundamentalmente: intereses pendientes de cobro sobre bonos; dividendos de participaciones cotizadas y no cotizadas que se han anunciado, pero no se han recibido en la fecha del balance; cantidades a percibir por la venta de activos que no se han cobrado en la fecha del balance; y cantidades pendientes de abono por la compra de activos que no se han liquidado en la fecha del balance.
- Los instrumentos financieros derivados se formalizan principalmente para mitigar los riesgos de tipos de interés e inflación. Estos instrumentos financieros derivados se registran a su valor razonable empleando modelos de precios y datos de mercado pertinentes en la fecha del balance.
- *Swaps* de activos y longevidad: APS mantiene una póliza con Rothesay Life contratada en 2010 y ampliada en 2013 que cubre el 25% (2022: 25%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. En virtud de la póliza, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, Rothesay Life realiza pagos de prestaciones mensualmente a la lista consensuada de beneficiarios a cambio de la rentabilidad contractual que genere una cartera de activos (formada por deuda pública cotizada) mantenida por el plan y los pagos contractuales realizados por APS a Rothesay Life en los *swaps* de longevidad. El Grupo contabiliza la cartera de activos a su valor razonable, mientras que la deuda pública se contabiliza a sus precios de mercado y los *swaps* se contabilizan según sus flujos de efectivo estimados futuros descontados.

Durante el año 2011, APS contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 21% (2022: 21%) de los pasivos de pensiones relacionados con la misma lista consensuada de beneficiarios que el contrato de 2010. En virtud del *swap* de longevidad, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, APS realiza un pago fijo a Rothesay Life mensualmente en función de las hipótesis sobre mortalidad vigentes al inicio del contrato, mientras que Rothesay Life realiza un pago mensual a APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Estos flujos de efectivo se liquidan en base neta cada mes. Si los pensionistas viven más de lo previsto al inicio del *swap* de longevidad, Rothesay Life realizará pagos al plan para compensar los costes adicionales derivados de los pagos a los pensionistas, y si estos no viven tanto como se preveía entonces el plan realizará pagos a Rothesay Life. El Grupo contabiliza el *swap* de longevidad a su valor razonable, determinado en función de los flujos de efectivo estimados futuros descontados.

- Póliza de seguro - durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de *buy-in* con Legal & General. El contrato de *buy-in* cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben tan solo una prestación equivalente a pensión y estuvieran 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.

iv Efecto del techo de activos

A la hora de valorar los activos de prestación definida de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en forma de devolución o reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. El Grupo ha determinado que la recuperabilidad de dichos superávits, incluidos los requisitos mínimos de financiación, estará sujeta a una retención en Reino Unido, a pagar por el Administrador, a un tipo del 35%.

Como se indica en la nota 34a, las aportaciones futuras confirmadas al pago del déficit de NAPS se tratan como requisitos mínimos de financiación de acuerdo con la NIC 19 y no se reconocen como parte de los activos o pasivos del plan. El Grupo ha determinado que, en el momento de la liquidación del plan, si este presenta superávit una vez incorporados los requisitos mínimos de financiación, entonces se podrá disponer de este superávit como devolución o como reducción de las aportaciones futuras después de que hayan sido abonadas al plan. La recuperación de dichos importes está sujeta a retención en Reino Unido a pagar por el Administrador. A la hora de valorar la recuperabilidad del superávit de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en el momento de liquidar el plan, menos la retención a cuenta del 35%, a pagar por el Administrador en Reino Unido.

A continuación, figura una conciliación del efecto del techo de activos empleado para calcular el superávit irrecuperable según la NIC 19 en APS y NAPS:

Millones de euros	2023	2022
A 1 de enero	1.248	1.247
Gastos por intereses	59	23
Revaluaciones	(583)	14
Movimientos por cambio de divisas	11	(36)
A 31 de diciembre	735	1.248

El 22 de noviembre de 2023, el Gobierno británico anunció su intención de reducir del 35% al 25% el tipo de retención a cuenta aplicable en caso de liquidación de los planes de pensiones. Si bien este cambio no se había promulgado de forma sustantiva en la fecha de cierre y, por tanto, no se refleja en las cifras anteriores, si el tipo de retención fiscal se hubiera reducido al 25% a 31 de diciembre de 2023, la consecuencia habría sido reducir el efecto del techo de activos en 210 millones de euros, hasta situarlo en 525 millones de euros, con el correspondiente aumento del activo neto por prestaciones a los empleados.

d Valor actual de los pasivos de los planes

i Movimientos en los pasivos afectos a los 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	2023	2022
A 1 de enero	20.292	31.622
Coste del servicio actual	1	2
Gastos por intereses	952	584
Revaluaciones – supuestos financieros ¹	314	(10.476)
Revaluaciones – supuestos demográficos	55	(202)
Revaluaciones de pérdidas por experiencia	430	627
Prestaciones pagadas	(1.065)	(1.301)
Aportaciones de empleados	8	6
Movimientos por cambio de divisas	252	(570)
A 31 de diciembre	21.239	20.292

1 Dentro de las revaluaciones de los supuestos financieros se incluye un importe de 670 millones de euros (2022: aumento de 10.299 millones de euros) que aumenta los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de descuento y de 356 millones de euros (2022: aumento de 177 millones de euros) que reduce los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de inflación.

ii Supuestos sobre las obligaciones de los planes

Los principales supuestos que se usaron para determinar las valoraciones según la NIC 19 fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2023			2022		
	APS	NAPS	Otros planes ⁴	APS	NAPS	Otros planes ⁴
Tasa de descuento ¹	4,50	4,55	1,0 - 7,1	4,85	4,80	0,8 - 7,2
Tasa de incremento del salario pensionable ²	3,20	-	2,0 - 5,0	3,40	-	2,0 - 6,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	3,20	2,65	0,7 - 3,4	3,40	2,80	0,3 - 3,0
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,20	3,00	2,2 - 2,9	3,40	3,20	2,2 - 3,1
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,65	2,65	2,0 - 2,5	2,80	2,80	2,0 - 2,6

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, que refleja aumentos de la inflación, estará en línea con los incrementos del índice de precios minoristas de Reino Unido (RPI).

3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones, que refleja aumentos en la inflación, estará en línea con el CPI para NAPS y con el RPI para APS a 31 de diciembre de 2023.

4 La tasa de incremento de los gastos de asistencia sanitaria para los planes con sede en Estados Unidos, que se basa en tendencias médicas, se supone del 7,00%, reduciéndolas hasta el 5,00% a lo largo de seis años (2022: 6,25% hasta el 5,00% en cinco años).

Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2023	2022
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
• un varón que tiene actualmente 60 años	27,5	27,9
• un varón que tiene actualmente 40 años	28,8	29,1
• una mujer que tiene actualmente 60 años	29,0	29,3
• una mujer que tiene actualmente 40 años	31,2	31,5

Para APS, las tablas de mortalidad se basan en la base de valoración (*Agreed Valuation Basis*, AVB) acordada entre British Airways y los administradores de APS. En el caso de NAPS, las tablas de mortalidad se basan en el análisis realizado a efectos de la valoración trienal de 31 de marzo de 2021. Las futuras mejoras de la mortalidad reflejan el modelo más reciente publicado por la organización *Continuous Mortality Investigation* (CMI) de los actuarios de Reino Unido, en su modelo de 2022. Estas tablas de mortalidad estándar, tanto para APS como para NAPS, incorporan ajustes específicos a las características demográficas de los participantes de los planes, incluido un parámetro de mejora a largo plazo del 1,00% anual (2022: 1,00%).

Para los planes en EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad MP-2021, incorporando ajustes por el impacto a largo plazo que se espera que el COVID-19 tenga sobre la mortalidad.

A 31 de diciembre de 2023, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 9 años en el caso de APS (2022: 10 años) y de 14 años en el caso de NAPS (2022: 15 años). La duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida era de 2 a 16 años para otros planes (2022: 3 a 19 años). La duración media ponderada representa una única cifra para el promedio de años durante los cuales se extinguen los flujos de efectivo descontados de la obligación de pago de prestaciones a empleados y depende enormemente de los movimientos de las tasas de descuento mencionadas anteriormente.

iii Análisis de sensibilidad

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

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 50 puntos básicos) ¹	278	1.020	29
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 50 puntos básicos) ¹	243	973	5
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	301	394	22

¹ Las sensibilidades que son menores a las publicadas se pueden interpolar aproximadamente de las sensibilidades anteriores.

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

35 Información adicional sobre los flujos de efectivo

a Reconciliación de movimientos de pasivos a flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Emisión de bonos convertibles	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	9.760	605	9.619	(71)	19.913
Fondos procedentes de deudas financieras	1.001	-	-	-	1.001
Amortización de deudas financieras	(4.268)	-	-	-	(4.268)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	-	(1.731)	-	(1.731)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(119)	(119)
Total cambios por flujos de efectivo de las actividades de financiación	(3.267)	-	(1.731)	(119)	(5.117)
Intereses pagados	(488)	(9)	(472)	44	(925)
Gasto por intereses	476	9	508	-	993
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	-	1.315	-	1.315
Movimientos en el valor razonable	-	130	-	322	452
Otros movimientos distintos de efectivo	1	-	(13)	(2)	(14)
Movimientos por cambio de divisas	(102)	-	(259)	6	(355)
Saldo a 31 de diciembre de 2023	6.380	735	8.967	180	16.262

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos ²	Emisión de bonos convertibles ²	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	9.217	756	9.637	(136)	19.474
Fondos procedentes de deudas financieras	1.436	-	-	-	1.436
Amortización de deudas financieras	(1.050)	-	-	-	(1.050)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	-	(1.455)	-	(1.455)
Liquidación de instrumentos financieros derivados ¹	-	-	-	1.036	1.036
Total cambios por flujos de efectivo de las actividades de financiación	386	-	(1.455)	1.036	(33)
Intereses pagados ¹	(325)	(9)	(422)	(7)	(763)
Gasto por intereses	368	9	464	-	841
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	-	1.017	-	1.017
Movimientos en el valor razonable	-	(151)	-	(990)	(1.141)
Otros movimientos distintos de efectivo	11	-	(37)	-	(26)
Movimientos por cambio de divisas	103	-	415	26	544
Saldo a 31 de diciembre de 2022	9.760	605	9.619	(71)	19.913

1 La conciliación de 2022 incluye una reclasificación de 7 millones de euros de Liquidación de instrumentos financieros derivados a Intereses pagados para reflejar la pérdida por liquidación surgida en los derivados de tipos de interés designados en relaciones de cobertura. La reclasificación de la pérdida de liquidación coincide con la clasificación dentro de Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación en el Estado de flujos de efectivo.

2 La conciliación de 2022 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación de 2023, en virtud de la cual la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028 se ha consignado por separado de la categoría Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos. La reclasificación dio lugar a un importe de 735 millones de euros y 605 millones de euros registrados dentro de la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028 a 1 de enero de 2022 y 31 de diciembre de 2022, respectivamente.

b Reconciliación de movimientos en provisiones incluidos en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2023	2022
Saldo de apertura de provisiones	3.548	2.999
Altas no monetarias registradas en el beneficio de explotación	862	896
Reversiones no monetarias de importes no utilizados registradas en el beneficio de explotación	(133)	(137)
Otros importes no monetarios registradas en el beneficio de explotación	4	27
Liquidaciones de efectivo relacionadas con provisiones de explotación	(496)	(323)
Movimientos en provisiones registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	237	463
Movimientos en provisiones registrados en Otro resultado global	24	(69)
Movimientos en otras partidas del Balance de situación	(6)	(15)
Diferencias de cambio no realizadas procedentes de provisiones registradas en el beneficio de explotación	(68)	127
Liquidación no monetaria de los derechos de emisión	(98)	(10)
Movimientos en provisiones registrados en la Cuenta de resultados fuera del beneficio de explotación	103	53
Saldo de cierre de provisiones (nota 27)	3.740	3.548

c Otras partidas incluidas en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2023	2022
Pagos basados en acciones no monetarios liquidados mediante instrumentos de patrimonio	50	36
Ineficiencia reconocida en la contabilidad de coberturas	6	17
Movimientos no monetarios en instrumentos financieros derivados y no derivados	16	45
Liquidación de derivados de tipos de interés	44	(7)
Otros	(5)	(15)
	111	76

d Detalles de la adquisición de inmovilizado material y activos intangibles dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión

Millones de euros	2023	2022
Compra de inmovilizado material – flota	2.715	3.146
Compra de inmovilizado material – otros	193	132
Compra de activos intangibles – derechos de emisión	264	360
Compra de activos intangibles – otros	372	237
	3.544	3.875

e Detalles de los flujos de efectivo procedentes de operaciones de arrendamiento presentados en el Estado de flujos de efectivo

Millones de euros	2023	2022
<i>Flujos de efectivo procedentes de operaciones que dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamiento</i>		
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por arrendamiento – aeronaves	(2.076)	(1.699)
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por arrendamiento – otros	(127)	(178)
Entradas de efectivo totales procedentes de operaciones de venta y posterior arrendamiento – aeronaves	826	718
<i>Flujos de efectivo procedentes de operaciones que no dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamiento</i>		
Salidas de efectivo totales procedentes de arrendamientos de corta duración, de activos de bajo valor y de pagos por arrendamiento variables	(25)	(41)
Entradas de efectivo totales procedentes del reconocimiento de pasivos por financiación de activos	(999)	1.424
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por financiación de activos	(416)	(292)

36 Transacciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2023	2022
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	5	5
Ventas a accionistas significativos ²	261	141
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	72	61
Compras a accionistas significativos ²	131	113
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	18	13
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	136	25
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	6	-
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	12	26

- Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody) por importe de 4 millones de euros (2022: 4 millones de euros) y 1 millón de euros (2022: 1 millón de euros) a Serpista, S.A. y Multiservicios Aeroportuarios, S.A.
- Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados principalmente con Qatar Airways (Q.C.S.C.) por servicios interlínea, la compra de capacidad de carga, la prestación de servicios de mantenimiento y los ingresos por ceder la licencia de la marca Avios.
- Compras a empresas asociadas: consistieron principalmente en 41 millones de euros (2022: 35 millones de euros) por servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 13 millones de euros (2022: 14 millones de euros) por servicios de handling recibidos de Dunwoody y 17 millones de euros (2022: 13 millones de euros) en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A.
- Cantidades adeudadas por empresas asociadas: consistieron principalmente en 17 millones de euros de un préstamo a largo plazo concedido a LanzaJet, Inc. (2022: 12 millones de euros) y de 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A., Dunwoody, Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A., Empresa Logística de Carga Aérea, S.A., Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago, EFC, S.A. y Viajes AME, S.A.U. (2022: 1 millón de euros).
- Importes debidos por y a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways (Q.C.S.C.).
- Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consiste principalmente en 2 millones de euros de mantenimiento de equipos aeroportuarios a Serpista, S.A. (2022: cero euros) y 3 millones de euros de servicios aeroportuarios auxiliares a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. y Dunwoody (2022: cero euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con 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 1 millón de euros (2022: 2 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 las actividades de las compañías operadoras de transporte aéreo y de fidelización, incluida la provisión de servicios de aerolíneas y servicios relacionados y servicios de fidelización. Todas estas transacciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante 2022, el Grupo renovó su contrato de canje de moneda de fidelización con Qatar Airways (Q.C.S.C.), por el que los Avios pueden canjearse por puntos de Privilege Club, el programa de fidelización de Qatar Airways (Q.C.S.C.). Además, al renovar el acuerdo, IAG Loyalty autorizó el uso de la marca Avios dentro de Privilege Club.

Durante 2023, el Grupo concedió un préstamo de accionista a largo plazo de 5 millones de euros (5 millones de dólares estadounidenses) a Lanzajet, Inc. además del préstamo de accionista a largo plazo inicial de 12 millones de euros (14 millones de dólares estadounidenses) concedido a LanzaJet, Inc. en 2022. LanzaJet, Inc. es una sociedad que está especializada en la fabricación de combustibles sostenibles de aviación en la que el Grupo posee una participación accionarial del 16,7%, clasificada como una inversión en empresas asociadas y presentada en el epígrafe Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación del Balance de situación.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2022: 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 2023, el único accionista significativo que tenía el Grupo era Qatar Airways (Q.C.S.C.).

A 31 de diciembre de 2023 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 (2022: cero euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, en 2023 y 2022 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2023	2022
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	4	4
Pagos basados en acciones	1	1
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	15	15
Pagos basados en acciones	-	2

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (31 de diciembre de 2022: un Consejero Ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 14 miembros (31 de diciembre de 2022: 14 miembros), y excluye la remuneración del único Director Ejecutivo.

La Sociedad proporciona seguros de vida al Consejero Ejecutivo y a todos los miembros del Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 la obligación de la Sociedad era de 45.000 euros (2022: 38.000 euros).

A 31 de diciembre de 2023 el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2022: 5 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2023, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2022: cero euros).

37 Cambio en la presentación del Estado de flujos de efectivo

En el transcurso de 2023, el Grupo ha introducido una serie de cambios en la presentación de su Estado de flujos de efectivo. Estos cambios se han aplicado retroactivamente al Estado de flujos de efectivo y se detallan a continuación.

Ganancia neta por venta de inmovilizado material

Anteriormente, las ganancias/pérdidas por venta de inmovilizado material se registraban en la Cuenta de resultados dentro de Otros ingresos no operativos. Con arreglo a la presentación actualizada, la (Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material se presenta por separado en la Cuenta de resultados y se incluye en el Beneficio de explotación. En consecuencia, se ha actualizado el Beneficio de explotación incluido en Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación. Para más información, véase la nota 2.

Diferencias de cambio no realizadas

Anteriormente, todas las ganancias/pérdidas no realizadas en moneda extranjera que surgían en el Estado de flujos de efectivo se registraban dentro de las Diferencias netas por cambio de divisas. Con arreglo a la presentación actualizada, las Diferencias netas por cambio de divisas se han modificado para incluir únicamente aquellas diferencias de cambio no realizadas derivadas de la reconversión de los saldos iniciales de efectivo y activos líquidos equivalentes, mientras que las diferencias de cambio no realizadas derivadas de las actividades de explotación del capital circulante se presentan dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación.

Otros flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación

Anteriormente, los movimientos en los saldos del capital circulante se presentaban agregados entre los activos y los pasivos del capital circulante. En la presentación actualizada, los saldos del capital circulante se han desglosado por su naturaleza para permitir una mayor visibilidad en cuanto a los impactos de los flujos de efectivo asociados a estos saldos. No se han producido cambios en el movimiento total del capital circulante.

Además, anteriormente el Grupo presentaba los movimientos distintos de efectivo de las provisiones combinados con otros movimientos distintos de efectivo. En la presentación actualizada, estas partidas se han separado en partidas individuales dentro del Estado de flujos de efectivo.

La siguiente tabla resume el impacto de los cambios de presentación en el Estado de flujos de efectivo para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022:

Estado de flujos de efectivo (extracto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022)

Millones de euros	Publicado	Ajuste - Ganancia neta por venta de inmovilizado material	Ajuste - diferencias de cambio no realizadas	Ajuste - partidas de flujos de efectivo de explotación	Reexpresado
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación					
Beneficio de explotación	1.256	22			1.278
Depreciación, amortización y deterioro	2.070				2.070
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	-	(22)			(22)
Variación del capital circulante	1.884			(1.884)	-
<i>(Aumento)/disminución en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>	(914)			914	-
<i>Aumento/(disminución) en acreedores comerciales y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos</i>	2.798			(2.798)	-
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(22)				(22)
Costes de servicio de planes de pensiones	17				17
Pagos relacionados con reestructuración	(81)			81	-
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo	627			(627)	-
Aumento en provisiones	-			463	463
Diferencias de cambio no realizadas	-		19		19
Otros movimientos	-			76	76
Intereses pagados	(824)			7	(817)
Intereses percibidos	42				42
Impuestos pagados	(134)				(134)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de movimientos en el capital circulante	4.835	-	19	(1.884)	2.970
Aumento en deudores comerciales	-			(660)	(660)
Aumento en existencias	-			(21)	(21)
Aumento en otros deudores y activos corrientes	-			(233)	(233)
Aumento en acreedores	-			886	886
Aumento en ingresos diferidos	-			1.236	1.236
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	-			676	676
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.835	-	19	-	4.854
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.463)	-	-	-	(3.463)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(56)	-	-	-	(56)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.316	-	19	-	1.335
Diferencias netas por cambio de divisa	(12)		(19)		(31)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	7.892				7.892
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	9.196	-	-	-	9.196
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	403	-	-	-	403
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.599	-	-	-	9.599

38 Hechos posteriores al cierre de balance

Anulación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España dictó una sentencia por la que se declaraban inconstitucionales y, en consecuencia, se anulaban varias de las modificaciones introducidas en el impuesto de sociedades como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 3/2016. La anulación del Real Decreto-Ley 3/2016 afecta a las operaciones del Grupo de la siguiente manera:

- *Limitación del uso de pérdidas fiscales negativas históricas*
Con anterioridad a la introducción del Real Decreto-Ley 3/2016, las filiales españolas del Grupo podían compensar hasta el 70% de su base imponible con pérdidas fiscales negativas históricas acumuladas (en la medida en que existieran pérdidas fiscales negativas suficientes para ello). Con la introducción del Real Decreto-Ley 3/2016, esta limitación de pérdidas fiscales negativas aplicadas a la base imponible se redujo al 25%.
- *Deducibilidad fiscal de los deterioros de valor de las inversiones en empresas filiales*
En el caso de que las sociedades hubieran deteriorado sus inversiones en empresas filiales con anterioridad a 2013 y dedujeran fiscalmente dichos deterioros, el Real Decreto-Ley 3/2016 obligaba, con carácter retroactivo, a las sociedades a revertir fiscalmente dichos deterioros, reconociendo el efecto por igual en los cinco ejercicios iniciados a partir del 1 de enero de 2016.

El Grupo no considera que la sentencia del Tribunal Constitucional constituya un hecho posterior al cierre de balance que suponga un ajuste, por lo que el impacto de estos cambios no se refleja en los estados financieros. En la fecha de los presentes estados financieros, sigue existiendo incertidumbre sobre la aplicación de la anulación del Real Decreto-Ley 3/2016 y, por tanto, sobre la metodología con la que el Grupo, junto con sus asesores fiscales externos, cuantifica los impactos de dicha anulación. Si el Grupo hubiera reflejado el impacto de la sentencia en los estados financieros a 31 de diciembre de 2023, el impacto habría sido el siguiente:

- *Impacto en el impuesto corriente de la limitación de pérdidas históricas y deducibilidad de deterioros históricos de inversiones para los ejercicios 2016 a 2022*
El Real Decreto Ley 3/2016 limitó el aprovechamiento de pérdidas fiscales negativas de ejercicios anteriores al 25% de los beneficios del ejercicio actual en las sociedades españolas del Grupo. Además, antes de 2013, Iberia deterioró sus empresas filiales en Venezuela. Si la limitación de pérdidas hubiera sido del 70% y el deterioro histórico hubiera sido deducible fiscalmente, el impuesto pagado a las autoridades fiscales españolas habría sido hasta aproximadamente 83 millones de euros inferior. El Grupo espera registrar un ingreso fiscal corriente asociado, con el correspondiente importe a cobrar de las autoridades fiscales españolas. El Grupo está evaluando actualmente los posibles intereses adeudados, en su caso, por las autoridades fiscales españolas derivados de este importe a cobrar.
- *Impacto en el impuesto corriente de la limitación de pérdidas para el ejercicio 2023*
El Grupo mide el gasto por impuesto corriente basándose en la normativa vigente en la fecha en que se devenga el impuesto de sociedades. Con el cambio en la limitación de pérdidas, el Grupo prevé la posibilidad de compensar hasta el 70% de sus beneficios imponibles españoles con pérdidas de ejercicios anteriores para sus impuestos españoles de 2023. Si este límite se hubiera aplicado a 31 de diciembre de 2023, el Grupo prevé una reducción del gasto por impuesto corriente de 2023 de aproximadamente 108 millones de euros.
- *Impacto en el impuesto diferido de la limitación de pérdidas futuras*
El Grupo valora los activos por impuestos diferidos a los tipos impositivos que se espera que sean aplicables cuando se realice el activo correspondiente. Como se detalla en la nota 2, el Grupo utiliza proyecciones de flujos de efectivo futuros durante periodos de hasta diez años para determinar la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos. Con el cambio en la limitación de pérdidas, el Grupo espera poder utilizar una mayor parte de sus pérdidas fiscales históricas dentro de este periodo de diez años. Si el Real Decreto-Ley 3/2016 no se hubiera aplicado a 31 de diciembre de 2023, el Grupo espera que los activos por impuesto diferido del Grupo, atribuibles a pérdidas fiscales y créditos fiscales, hubieran disminuido en aproximadamente 58 millones de euros, con el correspondiente cargo en Impuestos en la Cuenta de resultados.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores, que no están definidos bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo basado en los imperativos estratégicos del Grupo de: Fortalecer nuestro core; impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital; y operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado.

Durante 2023, el Grupo ha sustituido la medida del Flujo de caja libre apalancado por la medida del Flujo de caja libre. La medida del Flujo de caja libre representa la capacidad de generación de efectivo del Grupo para respaldar las operaciones y mantener sus activos de capital. El Grupo tiene en cuenta esta medida a la hora de tomar decisiones de inversión y de capital. Además, el Grupo ha añadido una MAR relativa a los Costes de propiedad del Grupo para permitir una mejor comprensión de cómo los activos de capital del Grupo contribuyen al resultado de explotación en cada periodo contable. Aparte del cambio mencionado anteriormente, el Grupo no ha introducido ningún cambio en su comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a las expuestas en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

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

Aunque no se han registrado partidas excepcionales durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, las partidas excepcionales registradas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 incluyen: cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resultan en la reversión del deterioro de activos de flota y reembolsos legales.

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre					
	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022 ¹
Ingresos de pasaje	25.810	-	25.810	19.458	-	19.458
Ingresos de carga	1.156	-	1.156	1.615	-	1.615
Otros ingresos	2.487	-	2.487	1.993	-	1.993
Total ingresos	29.453	-	29.453	23.066	-	23.066
Gastos de personal	5.423	-	5.423	4.647	-	4.647
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.557	-	7.557	6.120	-	6.120
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	3.849	-	3.849	2.971	-	2.971
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.308	-	2.308	1.890	-	1.890
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.509	-	2.509	2.101	-	2.101
Propiedad, TI y otros gastos ²	1.058	-	1.058	950	(23)	973
Gastos comerciales	1.155	-	1.155	920	-	920
Depreciación, amortización y deterioro ³	2.063	-	2.063	2.070	(8)	2.078
Ganancia neta por venta de inmovilizado material ¹	(2)	-	(2)	(22)	-	(22)
Diferencias de cambio	26	-	26	141	-	141
Gastos totales de explotación	25.946	-	25.946	21.788	(31)	21.819
Beneficio de explotación	3.507	-	3.507	1.278	31	1.247
Gastos financieros	(1.113)	-	(1.113)	(1.017)	-	(1.017)
Ingresos financieros	386	-	386	52	-	52
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(11)	-	(11)	81	-	81
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	103	-	103	26	-	26
Ingreso/(gasto) neto por conversión de moneda extranjera	176	-	176	(115)	-	(115)
Otros ingresos no operativos ¹	8	-	8	110	-	110
Gastos totales no operativos netos	(451)	-	(451)	(863)	-	(863)
Beneficio antes de impuestos	3.056	-	3.056	415	31	384
Impuestos	(401)	-	(401)	16	(2)	18
Beneficio después de impuestos	2.655	-	2.655	431	29	402

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Estatutario 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023	Estatutario 2022 ¹	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022 ¹
Ingresos de pasaje	6.293	-	6.293	5.438	-	5.438
Ingresos de carga	290	-	290	399	-	399
Otros ingresos	641	-	641	549	-	549
Total ingresos	7.224	-	7.224	6.386	-	6.386
Gastos de personal	1.438	-	1.438	1.230	-	1.230
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.978	-	1.978	1.720	-	1.720
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	958	-	958	828	-	828
Tasas de aterrizaje y de navegación	546	-	546	499	-	499
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	647	-	647	594	-	594
Propiedad, TI y otros gastos ²	270	-	270	280	-	280
Gastos comerciales	304	-	304	249	-	249
Depreciación, amortización y deterioro ³	555	-	555	539	-	539
Pérdida neta por venta de inmovilizado material ¹	13	-	13	9	-	9
Diferencias de cambio	13	-	13	(39)	-	(39)
Gastos totales de explotación	6.722	-	6.722	5.909	-	5.909
Beneficio de explotación	502	-	502	477	-	477
Gastos financieros	(246)	-	(246)	(294)	-	(294)
Ingresos financieros	101	-	101	41	-	41
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(11)	-	(11)	(51)	-	(51)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	26	-	26	7	-	7
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	112	-	112	190	-	190
Otros gastos no operativos ¹	(43)	-	(43)	(121)	-	(121)
Gastos totales no operativos netos	(61)	-	(61)	(228)	-	(228)
Beneficio antes de impuestos	441	-	441	249	-	249
Impuestos	63	-	63	(17)	-	(17)
Beneficio después de impuestos	504	-	504	232	-	232

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Pérdida/(ganancia) neta por venta de inmovilizado material. No hay impacto en el Beneficio después de impuestos. Para más información véase la nota 2.

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla a continuación.

2 Reversión parcial de la multa histórica

El ingreso excepcional de 23 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 se origina en la anulación parcial de la multa, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un gasto excepcional. El ingreso excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un gasto fiscal. La entrada de efectivo asociada a la anulación parcial de la multa se reconoció en 2022.

3 Reversión del deterioro de flota y activos asociados

La reversión de deterioro excepcional por valor de 8 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 corresponde a seis Airbus A320 de Vueling que habían quedado inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en el segundo y tercer trimestre de 2022. La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

No ha habido impacto en los flujos de efectivo, y el gasto fiscal asociado al reconocimiento de la reversión del deterioro fue de 2 millones de euros.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados resumida estatutaria y la cuenta de resultados resumida alternativa antes de partidas excepcionales por segmento operativo para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2023 y 2022:

Millones	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023														
	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	12.668	-	12.668	14.558	-	14.558	5.262	-	5.262	3.181	-	3.181	2.209	-	2.209
Ingresos de carga	757	-	757	869	-	869	275	-	275	-	-	-	55	-	55
Otros ingresos	898	-	898	1.032	-	1.032	1.421	-	1.421	17	-	17	10	-	10
Total ingresos	14.323	-	14.323	16.459	-	16.459	6.958	-	6.958	3.198	-	3.198	2.274	-	2.274
Gastos de personal	2.577	-	2.577	2.960	-	2.960	1.284	-	1.284	399	-	399	471	-	471
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.825	-	3.825	4.395	-	4.395	1.496	-	1.496	907	-	907	639	-	639
Costes de propiedad	1.015	-	1.015	1.166	-	1.166	411	-	411	256	-	256	150	-	150
Gastos asociados a proveedores	5.475	-	5.475	6.288	-	6.288	2.827	-	2.827	1.240	-	1.240	789	-	789
Gastos totales de explotación	12.892	-	12.892	14.809	-	14.809	6.018	-	6.018	2.802	-	2.802	2.049	-	2.049
Beneficio de explotación	1.431	-	1.431	1.650	-	1.650	940	-	940	396	-	396	225	-	225
Margen de explotación (%)	10,0%		10,0%				13,5%		13,5%	12,4%		12,4%	9,9%		9,9%

Millones	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023					
	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	837	-	837	961	-	961
Otros ingresos	455	-	455	524	-	524
Total ingresos	1.292	-	1.292	1.485	-	1.485
Gastos de personal	61	-	61	70	-	70
Costes de propiedad	10	-	10	11	-	11
Gastos asociados a proveedores	941	-	941	1.083	-	1.083
Gastos totales de explotación	1.012	-	1.012	1.164	-	1.164
Beneficio de explotación	280	-	280	321	-	321
Margen de explotación (%)	21,7%		21,7%			

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022¹

Millones	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	9.215	-	9.215	10.790	-	10.790	4.042	-	4.042	2.584	-	2.584	1.679	-	1.679
Ingresos de carga	1.060	-	1.060	1.245	-	1.245	347	-	347	-	-	-	80	-	80
Otros ingresos	755	-	755	886	-	886	1.122	-	1.122	14	-	14	10	-	10
Total ingresos	11.030	-	11.030	12.921	-	12.921	5.511	-	5.511	2.598	-	2.598	1.769	-	1.769
Gastos de personal	2.100	-	2.100	2.464	-	2.464	1.161	-	1.161	370	-	370	393	-	393
Gasto de combustible y derechos de emisión	2.929	-	2.929	3.432	-	3.432	1.313	-	1.313	739	-	739	539	-	539
Costes de propiedad ¹	1.081	-	1.081	1.268	-	1.268	364	-	364	206	(8)	214	134	-	134
Gastos asociados a proveedores	4.595	(19)	4.614	5.391	(23)	5.414	2.284	-	2.284	1.088	-	1.088	646	-	646
Gastos totales de explotación¹	10.705	(19)	10.724	12.555	(23)	12.578	5.122	-	5.122	2.403	(8)	2.411	1.712	-	1.712
Beneficio de explotación ¹	325	19	306	366	23	343	389	-	389	195	8	187	57	-	57
Margen de explotación (%) ¹	2,9%		2,8%				7,1%		7,1%	7,5%		7,2%	3,2%		3,2%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Millones	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	569	-	569	676	-	676
Otros ingresos	274	-	274	325	-	325
Total ingresos	843	-	843	1.001	-	1.001
Gastos de personal	50	-	50	56	-	56
Costes de propiedad	7	-	7	8	-	8
Gastos asociados a proveedores	546	-	546	655	-	655
Gastos totales de explotación	603	-	603	719	-	719
Beneficio de explotación	240	-	240	282	-	282
Margen de explotación (%)	28,4%		28,4%			

1 La información por segmentos de 2022 se ha reexpresado por la reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

El beneficio ajustado está basado en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por el beneficio atribuible a los accionistas de la sociedad dominante 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	2023	2022
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	a	2.655	431
Partidas excepcionales	a	-	29
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales		2.655	402
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	11	15	(104)
Beneficio ajustado		2.670	298
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	11	4.933	4.958
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	11	5.277	5.344
Beneficio básico por acción (céntimos de €)		53,8	8,7
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		53,8	8,1
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		50,6	5,6

c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el impacto en la cuenta de resultados de la compra histórica de activos de capital y se definen como la depreciación, amortización y deterioro, tanto del inmovilizado material como de los activos intangibles y la pérdida/ (ganancia) neta por venta de inmovilizado material. El Grupo considera que esta medida es útil para que los usuarios de los estados financieros comprendan el impacto de los activos de capital en la obtención del resultado de explotación del Grupo.

Millones de euros	2023	2022
Depreciación, amortización y deterioro	2.063	2.070
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(2)	(22)
Costes de propiedad	2.061	2.048

d Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible por AKO

El Grupo hace un seguimiento de los costes unitarios de aerolínea (por asientos-kilómetro ofertados (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 excluyendo el combustible. Dentro de los costes excluyendo 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 excluyendo el combustible por AKO se definen como los gastos totales de explotación 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.

Millones de euros	Nota	2023 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes	2023 a tipos de cambio constantes	2022 ¹
Gastos totales de explotación ¹	a	25.946	408	26.354	21.788
Más: Partidas excepcionales de gastos de explotación	a	-	-	-	(31)
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	a	7.557	6	7.563	6.120
Costes excluido el combustible ¹		18.389	402	18.791	15.699
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos ¹		2.141	68	2.209	1.716
Costes de aerolínea excluyendo el combustible		16.248	334	16.582	13.983
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)		323.111		323.111	263.592
Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible por AKO (céntimos de €)		5,03		5,13	5,30

¹ Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.

e Flujo de caja libre ^(ICR)

El flujo de caja libre representa el efectivo generado por los negocios y se define como los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación tomado del Estado de flujos de efectivo, menos los flujos de efectivo relacionados con la adquisición de inmovilizado material y activos intangibles registrado en los flujos de efectivo netos de las actividades de inversión tomado del Estado de flujos de efectivo. El Grupo considera que esta medida resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad de generación de efectivo del Grupo que está disponible para respaldar las operaciones y mantener los activos de capital.

Millones de euros	2023	2022
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.864	4.854
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.544)	(3.875)
Flujo de caja libre	1.320	979

f Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda neta 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 en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores.

La deuda neta se define como la deuda financiera a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales (nota 23).

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el resultado de explotación antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

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

Millones de euros	Nota	2023	2022 ¹
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	26	16.082	19.984
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	5.441	9.196
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	22	1.396	403
Deuda neta		9.245	10.385
Beneficio de explotación ¹	a	3.507	1.278
Más: Depreciación, amortización y deterioro	a	2.063	2.070
EBITDA		5.570	3.348
Más: Partidas excepcionales (excluidas aquellas registradas en Depreciación, amortización y deterioro)	a	-	(23)
EBITDA antes de partidas excepcionales		5.570	3.325
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)		1,7	3,1

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.

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. La RoIC se define como el EBITDA antes de partidas excepcionales menos la depreciación de la flota ajustada por la inflación, la depreciación del otro inmovilizado material y la amortización de los activos intangibles de software, dividido entre el capital invertido medio, y se expresa como porcentaje.

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

Millones de euros	Nota	2023	2022 ^{1,2}
EBITDA antes de partidas excepcionales	f	5.570	3.325
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(1.976)	(1.944)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(194)	(247)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software		(185)	(210)
		3.215	924
Capital invertido			
Valor contable medio de la flota ³	13	16.919	15.717
Menos: Pagos anticipados medios ⁴	13	(993)	(910)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		15.926	14.807
Ajuste por inflación ⁵		1,18	1,18
		18.811	17.435
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁶	13	2.143	2.037
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software ⁷	17	737	640
Capital invertido total		21.691	20.112
Rentabilidad sobre el capital invertido		14,8%	4,6%

1 Los resultados de 2022 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de la Ganancia neta por venta de inmovilizado material.

2 El RoIC de 2022 excluye el efecto del ingreso por importe de 29 millones de euros reconocido en Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados relacionado con la baja de la contabilidad de coberturas (véase la nota 6 de los estados financieros del Grupo).

3 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 17.520 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y de 16.317 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

4 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 914 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y de 1.071 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

5 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2022: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2023: 11,0 años (31 de diciembre de 2022: 11,3 años).

6 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.256 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y de 2.029 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

7 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 837 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 y de 637 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

h 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 Consejo y el Comité de Dirección de IAG analizan los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de explotación, a tipos de cambio constantes. Estos indicadores financieros se calculan a tipos de cambio constantes realizando una nueva conversión de los resultados del ejercicio actual del Grupo a los tipos de cambio del ejercicio anterior. Aunque el Consejo y el Comité de Dirección no creen que estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Consejo y el Comité de Dirección sí creen 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 explotación 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 2023 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2022 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media ponderada		Cierre	
	2023	2022	2023	2022
Libra esterlina a euro	1,15	1,17	1,16	1,14
Euro a dólar estadounidense	1,09	1,05	1,09	1,06
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,26	1,23	1,27	1,21

i Liquidez

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

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

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

Millones de euros	Nota	2023	2022
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	22	5.441	9.196
Depósitos remunerados a corto plazo	22	1.396	403
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	29f	4.359	3.231
Líneas de financiación para aeronaves comprometidas y no dispuestas	29f	375	1.116
Descubiertos y otras líneas de crédito	29f	53	53
Total liquidez		11.624	13.999

INVERSIONES DEL GRUPO

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100 %
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, New-Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100 %
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100 %
BA Euroflyer 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	Compañía holding	Inglaterra	100 %
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, JE1 1ST	Compañía holding	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 Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 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 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 %
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 %
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	Centro de atención telefónica	Inglaterra	100 %
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	99 %
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Gestión de programas de fidelización de aerolíneas	Inglaterra	86 % ¹

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, 28006, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100 %
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Transporte de carga	España	100 %
Iberia LAE México SA de CV Xochicalco 174, Col. Narvarte, Alcaldía Benito Juárez, 03020, Ciudad de México	Asistencia técnica de aviones	México	100 %
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100 % ²
Iberia Operadora UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100 % ¹
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Mantenimiento de aviones	España	100 %
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, 08220, Barcelona	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75 %
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Gestión de programas de fidelización de aerolíneas	Inglaterra	14 % ¹

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Provisión de apoyo de recursos humanos a otras compañías del grupo	República de Irlanda	100 %
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía administradora	República de Irlanda	100 %
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Douglas, IM1 4LZ	Inactiva	Isla de Man	100 %
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100 % ³
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100 %
Aer Lingus (UK) Limited Aer Lingus Base, Belfast City Airport, Sydenham Bypass, Belfast, Co. Antrim, BT3 9JH	Operaciones de aerolíneas	Irlanda del Norte	100 %
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, IM1 1LB	Compañía 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 %

IAG Loyalty

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 %
IAG Loyalty Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100 %
IAG Loyalty Retail Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de venta al por menor	Inglaterra	100 %

IAG Cargo

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

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Yellow Handling, S.L.U Carrer de Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Servicios de handling en tierra	España	100 %

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	Inactiva	Inglaterra	100 %
Openskies SASU 3 Rue le Corbusier, 94150, Rungis	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 % ⁴
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, 28042, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100 %
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, 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 Poland sp z.o.o.* Ul. Opolska 114, Krakow, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100 %
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Compañía holding	España	100 % ²
Vueling Airlines, S.A.* Carrer de Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	100 %

* Filiales principales

- El Grupo posee el 100% del capital social nominal y de los derechos económicos en Avios Group (AGL) Limited, mantenidos directamente por British Airways Plc, que posee el 86%, y por Iberia Operadora UK Limited, que posee el 14%.
- El Grupo posee el 49,9% tanto del capital social nominal como 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% tanto del capital social nominal total como del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- El Grupo posee el 49,75% del número total de derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.
- 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, están en manos del 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. Carretera Aerocaribbean y Final, Terminal No 5, Aeropuerto de Jose Martí, Wajay, Municipio Boyeros, Ciudad de la Habana	Cuba	50 %
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km ½, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50 %
Mundiplan Turismo y Ocio S.L. Calle Hermanos García Noblejas 41, 28037, Madrid	España	50 %
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manoteras 46, 2ª planta, 28050, Madrid	España	49 %
Dunwoody Airline Services Limited Building 552 Shoreham Road East, London Heathrow Airport, Hounslow, TW6 3UA	Inglaterra	40 %
Serpista, S.A. Calle Cardenal Marcelo Spinola 10, 28016, Madrid	España	39 %
Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	26,7 %
Inloyalty by Travel Club, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	26,7 %
Viajes Ame, S.A.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	26,7 %
LanzaJet Inc. 520 Lake Cook Road, Suite 680, Deerfield, Illinois, 60015	EE.UU.	16,7 %

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, 28009, Madrid	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)
Air Europa Holdings S.L.¹ Carretera Arenal - Lluçmajor, km 21,5, 07620, Lluçmajor	España	20 %	€	25	-
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, 28042, Madrid	España	19,9 %	€	70	6
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7 %	£	241	-
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, 41004, Sevilla	España	10 %	€	-	-
i6 Group Limited Farnborough Airport, Ively Road, Farnborough, Hampshire, GU14 6XA	Inglaterra	7,4 %	£	2	(2)
Monese Limited Eagle House 163 City Road, London, EC1V 1NR	Inglaterra	4,8 %	£	8	(31)

¹ Los fondos propios y el resultado antes de impuestos de Air Europa Holdings S.L. representan los datos correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 y se preparan conforme al Plan General Contable de España. El Grupo no tiene acceso a la información financiera salvo la que se publica en los estados financieros estatutarios de la compañía, que se publican tras la autorización de estos estados financieros consolidados.

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 28 de febrero de 2024, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 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.

28 de febrero de 2024

Javier Ferrán Larraz
Presidente

Luis Gallego Martín
Consejero Delegado

Giles Agutter

Peggy Bruzelius

Eva Castillo Sanz

Margaret Ewing

Maurice Lam

Heather Ann McSharry

Robin Phillips

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Lucy Nicola Shaw

FLOTA DE AVIONES

Número en servicio con compañías del Grupo

	En propiedad	Arrendamientos financieros	Arrendamientos operativos	Total a 31 de diciembre de 2023	Total a 31 de diciembre de 2022	Cambios desde el 31 de diciembre de 2022	Entregas futuras	Opciones ¹
Airbus A319ceo	9	-	32	41	41	-	-	-
Airbus A320ceo	49	13	128	190	199	(9)	3	-
Airbus A320neo	-	38	28	66	60	6	49	40
Airbus A321ceo	11	3	29	43	44	(1)	-	-
Airbus A321neo	4	6	19	29	16	13	33	-
Airbus A321 LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321 XLR	-	-	-	-	-	-	14	14
Airbus A330-200	2	1	16	19	16	3	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A350-900	3	6	12	21	15	6	2	15
Airbus A350-1000	1	14	2	17	13	4	1	36
Airbus A380	3	9	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	38	2	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	8	1	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	2	8	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	5	2	7	4	3	11	6
Embraer E190	9	-	11	20	21	(1)	-	-
Group total	144	118	320	582	558	24	181	235

1 Las opciones de compra de 100 aviones Boeing 737 permiten flexibilidad en la elección de la variante.

Los aviones se presentan en función de sus definiciones contractuales y no de su determinación contable. A efectos contables, mientras que todos los arrendamientos operativos se presentan como pasivos por arrendamiento, los arrendamientos financieros se presentan como pasivos por arrendamiento o pasivos financiados con activos, dependiendo de la naturaleza del acuerdo individual. Para más información, véase la nota 2 de los estados financieros consolidados.

Además de aquellos aviones en servicio, el Grupo tenía 9 aviones (31 de diciembre de 2022: 18) fuera de servicio.