

Resultados anuales de IAG del ejercicio 2024

Creación de valor sostenible para nuestros accionistas

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"Estos resultados ponen de manifiesto la calidad de nuestras compañías y la eficacia de nuestra estrategia, respaldada por la exitosa ejecución de nuestro programa de transformación implementado en todo el Grupo. Estamos obteniendo márgenes y beneficios de primera clase, en línea con los objetivos que presentamos al mercado hace poco más de un año.

Estamos centrados en seguir haciendo de nuestras marcas la primera opción para los clientes, mediante el crecimiento de nuestra red y la mejora de la propuesta al cliente, mientras que nuestro riguroso marco de asignación de capital garantiza que podamos seguir invirtiendo en el negocio, ofrecer sólidos resultados financieros y crear valor de forma sostenible para nuestros accionistas.

Nos complace anunciar que IAG propone un dividendo complementario que eleva nuestro dividendo total del año a 435 millones de euros y que tenemos la intención de devolver hasta 1.000 millones de euros adicionales de exceso de capital a nuestros accionistas en un plazo máximo de hasta 12 meses.

Este desempeño no habría sido posible sin el arduo trabajo y la dedicación de todos nuestros empleados, que continúan impulsando la transformación de todo nuestro Grupo".

Aspectos destacados:

Resumen

- Crecimiento de los ingresos del 9,0% impulsado por nuestra red líder en el mercado, nuestras sólidas marcas y nuestro enfoque en las operaciones
- El beneficio de explotación antes de partidas excepcionales aumentó un 26,7%, hasta 4.443 millones de euros (2023: 3.507 millones de euros), a medida que continuamos ejecutando nuestro programa de transformación
- Mejoras estructurales que generan un margen de beneficios de explotación antes de partidas excepcionales de primer nivel, de un 13,8% (2023: 11,9%)
- Flujo de caja libre de 3.556 millones de euros, tras invertir 2.816 millones de euros en el negocio
- Rendimiento del capital invertido del 17,3%, como resultado de una asignación disciplinada del capital
- Creación de valor sostenible para nuestros accionistas
 - Crecimiento del beneficio ajustado por acción del 12,3%
 - Propuesta de un dividendo complementario de 0,06 euros por acción, por lo que el dividendo total para el ejercicio 2024 ascenderá a 0,09 euros por acción
 - Recompra de acciones por valor de 350 millones de euros anunciada en noviembre de 2024
 - Intención de devolver hasta 1.000 millones de euros adicionales de exceso de capital en un plazo máximo de hasta 12 meses.

Ejecución de nuestra estrategia y nuestro programa de transformación

Nuestras iniciativas estratégicas están reforzando nuestra red líder en el mercado, nuestras marcas y nuestras operaciones:

- Mejora de la eficiencia operativa: mejora de 12,3 puntos porcentuales en la puntualidad en British Airways y de 6,9 puntos porcentuales en Aer Lingus. Iberia y Vueling continúan siendo dos de las aerolíneas más puntuales del mundo
- British Airways se beneficia de su programa de transformación de 7.000 millones de libras esterlinas, con un beneficio de explotación de 2.048 millones de libras esterlinas (2023: 1.344 millones de libras esterlinas) y un margen del 14,2%, avanzando a buen ritmo hacia su objetivo a medio plazo del 15%
- 1.427 millones de euros de beneficios de explotación antes de partidas excepcionales obtenidos por nuestros negocios españoles, ya cerca de nuestra ambición de 1.500 millones de euros
- Crecimiento de los beneficios generados por negocios poco intensivos en capital a través de IAG Loyalty: crecimiento de un 14,4% en el beneficio de explotación hasta los 420 millones de libras esterlinas, con un margen del 17,3%
- Beneficios de los acuerdos a largo plazo alcanzados con los empleados, que están en consonancia con las mejoras de los resultados financieros y operativos
- Sostenibilidad: 1,9% de combustible SAF utilizado en total en 2024, en camino de cumplir con el mandato del 2% exigido para 2025

Asignación disciplinada del capital

- Balance aún más fortalecido, con una deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales de 1,1 veces (2023: 1,7 veces)
- Objetivo de fortalecer aún más el balance mediante la reducción del apalancamiento bruto a lo largo del tiempo (31 de diciembre de 2024: 2,5 veces)
 - Recompra de deuda de 577 millones de euros ejecutada en enero de 2025
 - Plan para adquirir dos tercios de las entregas de aeronaves de 2025 libres de cargas
- Prioridad a un dividendo ordinario que sea sostenible a lo largo del ciclo
- Objetivo de distribuir el exceso de efectivo cuando el apalancamiento neto se sitúe por debajo de 1,2 veces a 1,5 veces, considerando las perspectivas de negocio y en función de las necesidades y los compromisos de capital futuros, incluidas las oportunidades de fusiones y adquisiciones.

Perspectivas de negocio

- Confianza en generar márgenes y retornos de primer nivel
- Continúa la fuerte demanda de clientes
- Costes unitarios excluido el combustible similares a 2024 (excluido el efecto adverso de los tipos de cambio)
- Flujo de caja libre significativo, mientras se invierte en el negocio
- Dividendo ordinario sostenible en vigor
- El exceso de capital se devuelve a los accionistas, lo que refleja la confianza en las perspectivas
- Previsión de generar un crecimiento sostenible de los beneficios por acción

Resumen financiero:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Resultados estatutarios (millones de euros)						
Ingresos totales	32.100	29.453	9,0 %	8.047	7.224	11,4 %
Beneficio de explotación	4.283	3.507	22,1 %	961	502	91,4 %
Beneficio después de impuestos	2.732	2.655	2,9 %	392	504	(22,2)%
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	55,7	53,8	3,5 %			
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.828	6.837	2.991			
Deudas financieras	17.345	16.082	1.263			
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)						
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	32.100	29.453	9,0 %	8.047	7.224	11,4 %
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales ¹	4.443	3.507	26,7 %	1.121	502	nm
Margen de explotación antes de partidas excepcionales ¹	13,8%	11,9%	1,9 pts	13,9%	6,9%	7,0 pts
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales ¹	2.802	2.655	5,5 %	552	504	9,5 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	56,8	50,6	12,3 %			
Deuda neta	7.517	9.245	(1.728)			
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) ¹	1,1	1,7	(0,6)			
Liquidez total ²	13.362	11.624	1.738			
Indicadores operativos						
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	343.253	323.111	6,2 %	84.320	80.818	4,3 %
Ingreso de pasajeros/PKT (céntimos de €)	8,24	7,99	3,1 %	8,26	7,79	6,0 %
Costes unitarios excluido e combustible/AKO (céntimos de €)	5,84	5,69	2,6 %	6,15	5,87	4,8 %

1 Las partidas excepcionales en 2024 (2023: ninguna) se refieren a la reestructuración de empleados en la filial de handling en tierra de Iberia, la rescisión del acuerdo de compra de Air Europa y los impuestos, como se explica en las secciones de Análisis financiero y Medidas alternativas de rendimiento.

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.

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.

Cumplir 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 la creación de valor sostenible para nuestros accionistas. Esto se logrará centrándonos en tres imperativos estratégicos:

1. Reforzar nuestro núcleo

Crecimiento de nuestra cartera de posiciones de liderazgo mundial

Demanda de viajes sólida y sostenida

Hemos observado una fuerte demanda de viajes a lo largo de 2024 y ahora en 2025, especialmente en nuestros principales mercados. Los viajes de ocio siguen siendo una de las principales prioridades de los hogares y en los últimos años se han visto impulsados por un cambio por el que los clientes valoran más las experiencias que las compras materiales. Además, en el segmento VFR ("*Visiting Friends and Relatives*"), la globalización ha creado una demanda resiliente y fiable en ambos extremos de la red de rutas. Los viajes por motivos de negocio se incrementaron a lo largo del año, aunque estimamos que no recuperarán totalmente los niveles anteriores al COVID-19, especialmente en el caso de los viajes de corta duración y corto radio.

Invertir en nuestras posiciones de liderazgo

Nos centramos en un enfoque disciplinado del crecimiento de la capacidad en nuestros mercados.

Aer Lingus seguirá centrándose en construir Dublín como puerta de entrada a EE. UU., aprovechando sus lazos geográficos y culturales, además de ofrecer una red europea competitiva.

British Airways sigue invirtiendo donde obtiene los mayores beneficios, en particular en el mercado norteamericano. Todavía está recuperando sus niveles anteriores de capacidad, en particular en las cabinas *premium*, lo que refleja su oferta *premium* y su base de clientes de alto poder adquisitivo y respaldará una mayor rentabilidad en el futuro. Esto sigue estando sujeto a nuevos retrasos en la entrega de aeronaves y a problemas de mantenimiento de los motores, lo que afectará a nuestros planes de crecimiento durante los próximos tres años. En concreto, sus programas para 2024 y 2025 se han visto muy afectados por la menor disponibilidad de aeronaves debido a problemas con los motores de la flota 787.

Iberia se centra en aumentar su cuota en el mercado latinoamericano, una fuente atractiva de crecimiento estructural a largo plazo, así como en añadir capacidad más eficiente en Norteamérica. En 2024, Iberia aumentó su cuota de mercado de España a Latinoamérica en tres puntos porcentuales en comparación con 2019.

La incorporación del A321XLR a las flotas de Iberia y Aer Lingus sumará a su oferta a los clientes, permitiéndoles volar de forma rentable durante todo el año a destinos más estacionales, así como añadir frecuencias donde refuercen sus horarios. También permitirá redistribuir la capacidad existente de aeronaves de fuselaje ancho a otros mercados.

Vueling se centra en reforzar su posición en Barcelona, el quinto aeropuerto de Europa por número de pasajeros, así como en la red doméstica en España. Vueling se ve cada vez más reforzada en Barcelona con el crecimiento de LEVEL, añadiendo una opción transatlántica de largo radio de bajo coste en un mercado en el que solo el 31% del tráfico de largo radio es directo.

Invertir en el Atlántico Norte: el mayor mercado aéreo de Europa

IAG y sus socios del negocio conjunto tienen una cuota de mercado del 45% en el mercado del Atlántico Norte y representa el 31% de la capacidad total de IAG medida en AKO. Junto con nuestros socios, prestamos servicio en Norteamérica 150 veces al día a 34 destinos, un 30% más que el competidor más próximo.

Aer Lingus:

- Aer Lingus tiene la gran ventaja de contar con fuertes vínculos culturales y geográficos con su principal mercado de vuelos de largo radio a EE. UU., así como con la autorización previa en la frontera estadounidense en el aeropuerto de Dublín.
- 2024: reanuda sus vuelos a Mineápolis y añade una nueva ruta a Denver. Comenzó a volar a Las Vegas en octubre. Introducción del A321XLR a finales de año, que volará a Washington, Boston y Toronto.
- 2025: nuevos destinos de Nashville e Indianápolis, ya que el A321XLR permite un acceso rentable punto a punto a ciudades secundarias de Norteamérica.

British Airways:

- British Airways es el líder del mercado a Norteamérica desde Londres, un mercado muy valioso y principalmente de punto a punto. British Airways se centra sobre todo en el segmento *premium* de este mercado y, para finales de 2025, será la única compañía aérea que ofrezca una cabina de primera clase para cruzar el Atlántico desde Londres.
- 2024: ampliación de la red, incluyendo frecuencias adicionales a destinos como San Diego y la consolidación de Cincinnati como nuevo destino.
- 2025: incorporación de nuevas frecuencias en toda la red, incluidos Washington, Austin, Las Vegas y Vancouver. Pittsburgh contará con un vuelo diario.

Iberia:

- Iberia presta servicio a destinos en Norteamérica con fuertes vínculos comerciales o culturales con España.
- 2024: aumento de frecuencias a Los Ángeles y consolidación de las rutas a Dallas y Washington. Iberia fue el primer cliente en recibir el Airbus A321XLR y está utilizándolo para vuelos a Boston y Washington.
- 2025: desarrollo continuo de las rutas del A321XLR a Norteamérica.

LEVEL:

- LEVEL sigue desarrollando el mercado de bajo coste de largo radio desde el valioso mercado de Barcelona. En 2024 puso en marcha un servicio directo a Miami durante todo el año y aumentó la frecuencia a Los Ángeles y Boston a vuelos diarios

Invertir en el mercado en crecimiento estructural del Atlántico Sur

IAG y sus socios del negocio conjunto tienen una cuota de mercado del 30% en el atractivo mercado del Atlántico Sur, que representa el 20% de la capacidad total de IAG medida en AKO. IAG es el líder del mercado, con más de 50 vuelos diarios desde y hacia Latinoamérica.

Iberia:

- Iberia tiene fuertes vínculos culturales con Latinoamérica y Madrid es la puerta de entrada a Europa desde Latinoamérica. Iberia está invirtiendo en reforzar su posición en su *hub* de Madrid, para beneficiarse del fuerte crecimiento del tráfico, impulsado por el aumento de la inversión y los viajes de un sector demográfico con mayor poder adquisitivo. Iberia es ahora líder en el mercado de Europa a Latinoamérica.
- 2024: aumento de la frecuencia a Buenos Aires, São Paulo, Santiago de Chile y Santo Domingo, así como a Puerto Rico y Río de Janeiro.
- 2025: más frecuencias a Buenos Aires y São Paulo, así como a Lima.

British Airways:

- 2024: vuelos diarios a Río de Janeiro y Buenos Aires. Vuelo exclusivo a São Paulo con aeronaves más grandes. Todos los vuelos a Barbados se consolidaron en Heathrow para permitir el crecimiento de la capacidad *premium* a partir de la temporada de invierno.
- 2025: reducción de la frecuencia a Santiago de Chile y de algunos vuelos triangulares en el Caribe (Aruba, Trinidad).

LEVEL:

- 2024: aumento de la capacidad a Santiago de Chile y ha duplicado su oferta *Premium Economy* a Latinoamérica.
- 2025: ampliación de Barcelona a Santiago de Chile a ruta anual.

Mercado europeo de corto radio (incluida España doméstica)

Este mercado representa el 34% de la capacidad total de IAG y lo operan nuestras aerolíneas de red que ofrecen tráfico de enlace para largo radio (Aer Lingus, British Airways, Iberia), junto con nuestras operaciones eficientes de bajo coste que ofrecen una combinación de servicios de enlace y punto a punto (BA Euroflyer, BA Cityflyer, Iberia Express, Vueling).

Nuestro enfoque disciplinado de la asignación de capital nos da la flexibilidad necesaria para centrar la inversión con el fin de maximizar el crecimiento sostenible y rentable.

Vueling:

- La estrategia de Vueling es reforzar sus posiciones en Barcelona y en el mercado doméstico en España. Es líder en determinados flujos europeos, como París a España; está invirtiendo en Londres Gatwick a España y aprovecha su reciente posición en Londres Heathrow.
- El reciente crecimiento de Vueling se ha logrado mediante una mayor utilización y un uso más eficiente de las operaciones de su red. En 2024 se limitó el crecimiento mientras continuaban las negociaciones con los pilotos, con el fin de garantizar un crecimiento eficiente y rentable en el futuro.
- En 2024 se añadieron servicios todo el año a Heathrow y Estambul, destinos de invierno como Tromsø, así como destinos de verano como Comiso.
- En 2025 Vueling tiene previsto recibir nuevas aeronaves que se desplegarán en Barcelona y en sus bases regionales domésticas para continuar con esta estrategia y ofrecerá nuevas rutas a varios destinos en Italia, Marruecos, Montenegro y Albania.

Iberia Express sigue obteniendo resultados excepcionales en todos los indicadores clave, con una base de costes baja y una capacidad privilegiada para generar ingresos, en parte como *feeder* de Iberia en algunas rutas.

BA Euroflyer está desbloqueando un crecimiento rentable en Londres Gatwick y ya cuenta con 23 aeronaves. Tiene una base de costes competitiva en Gatwick y es también un componente importante de la propuesta de marca más amplia de British Airways, además de desarrollar sus vínculos estratégicos con BA Holidays e IAG Loyalty. BA Cityflyer cuenta con una sólida base de clientes orientados a los negocios y un posicionamiento de ocio *premium* de punto a punto.

Fortalecer nuestra cartera de marcas de primer nivel

Invertir para mejorar la experiencia del cliente

Tenemos que seguir impulsando la inversión en las propuestas de todas nuestras aerolíneas para mejorar la experiencia del cliente. Estamos avanzando a buen ritmo y en 2024 nuestra puntuación de clientes Net Promoter Score aumentó 4,0 puntos.

Invertir en nuestra flota

IAG invierte en aeronaves nuevas y modernas para impulsar la eficiencia operativa (incluida la reducción de las emisiones de CO₂), actualizar los productos a bordo con el diseño y la tecnología más recientes y apoyar las oportunidades de crecimiento. Adquirir las aeronaves en grupo significa que IAG puede obtener beneficios de escala (principalmente mejores precios) en el proceso de adquisición.

- 19 nuevas aeronaves entregadas en 2024. Estamos invirtiendo en aeronaves más grandes que permitan reducir los costes unitarios: British Airways sustituye la flota de A319 por A320 y A321, además de cambiar la composición general de la flota a medida que se reciben entregas de aeronaves de largo radio grandes (A350-1000 y 787-10).
- Las últimas aeronaves están abriendo nuevas estrategias de rutas: 3 A321XLR para Iberia y Aer Lingus; 11 más previstas para 2025 y 2026.
- Los nuevos y actualizados productos de cabina ofrecen a los clientes lo último en confort y tecnología:
 - British Airways tiene ahora el 66% de su flota de largo radio con base en Heathrow equipada con el producto Club Suite. A finales de 2025 empezará a reequipar sus aeronaves A380 con la nueva suite *First*.
 - Iberia tiene previsto desplegar y modernizar sus suites en clase *business* con una versión actualizada que incluya puertas de privacidad, que actualmente solo se encuentran en el 20% de la flota de fuselaje ancho. Esto implica la reequipación de 20 A330 y 14 A350 a partir de 2027.
 - Aer Lingus también está actualizando su producto a bordo, incluyendo un nuevo asiento *business* y un nuevo asiento de *Premium Economy* a partir del invierno de 2026.
- Esperamos recibir entregas de 26 aeronaves en 2025, de las cuales dos son de fuselaje ancho y 10 son A321XLR.
- Durante el año, el Grupo encargó dos A350-900 adicionales para Iberia como parte de su estrategia en el mercado latinoamericano y convirtió 10 opciones del A320neo en pedidos en firme para su entrega en 2029, con el fin de continuar la transición del Grupo hacia aeronaves modernas y eficientes en consumo de combustible.
- IAG revisa continuamente sus requisitos de flota y actualmente está revisando sus necesidades a medio plazo en materia de entregas de aeronaves de largo radio para apoyar la sustitución de las aeronaves más antiguas y proporcionar crecimiento.

Invertir en nuestros productos y servicios

- Aer Lingus se centra en desarrollar su marca en las principales vías de acceso a Norteamérica. Está construyendo una nueva sala VIP emblemática en la terminal 6 del aeropuerto JFK, que facilitará las conexiones posteriores. También se han renovado otras salas en Boston, Chicago y San Francisco. El 99% de los clientes que cumplen los requisitos para el control previo de la TSA tarda menos de 10 minutos en los aeropuertos pertinentes.
- British Airways sigue invirtiendo en su propuesta *premium*. Además de los asientos a bordo mencionados anteriormente, renovó sus salas VIP en Edimburgo, Lagos, Washington y Gatwick en 2024, y continuará haciéndolo en 2025 en Singapur, Seattle, Miami y Dubai, estas dos últimas con un concepto totalmente nuevo.
- Iberia está invirtiendo en su base de clientes de largo radio, cada vez más *premium*. Está reequipando su flota A330 con el producto suites *business* de última generación y añadiendo capacidad *Premium Economy* (será la única aerolínea que vuele un producto *Premium Economy* entre España y Latinoamérica). Está digitalizando cada vez más el viaje del cliente, como la información actualizada en el aeropuerto, la capacidad de autoservicio en caso de interrupción y más opciones a bordo, como la asociación con Disney Plus para el entretenimiento a bordo.
- El posicionamiento de Vueling como aerolínea de bajo coste hace que se centre en su propuesta digital a largo de todo el viaje del cliente. Esto incluye puntos de contacto digitales en todo el aeropuerto, así como la capacidad de autogestión en caso de interrupción. A bordo, Vueling se centra en la formación de sus pilotos y tripulación para mejorar la satisfacción del cliente.

Mejorar nuestras operaciones

La eficiencia de las operaciones es uno de los principales motores tanto de la satisfacción del cliente como de los resultados directos (ingresos y costes).

- Aer Lingus mejoró sus resultados de puntualidad ("OTP", por sus siglas en inglés) en 7 puntos porcentuales en 2024. Esto fue el resultado de unas operaciones más estables y de la inversión en tecnología, como aplicaciones de facturación, procesos sin papeles para las tripulaciones y autoservicio de equipaje, así como de la optimización de los procesos en torno a los tiempos de repostaje, embarque y retroceso.
- British Airways mejoró significativamente su rendimiento operativo en 2024, aumentando su puntualidad en 12 puntos porcentuales. Esto se logró gracias a una importante inversión en gestión de interrupciones: la implantación del Modelo Operativo de Heathrow, así como la introducción de software y herramientas informáticas (por ejemplo, Pathfinder, Mission Control) que respaldan una mejor toma de decisiones basada en datos. Todo ello a pesar de los continuos retos relacionados con la disponibilidad de las aeronaves, especialmente la flota de 787. El entorno operativo también sigue siendo difícil, ya que las restricciones ATC ("Air Traffic Control") se duplicaron en Heathrow durante el año.
- Iberia es la segunda aerolínea más puntual de Europa (Iberia Express es la más puntual) y la octava aerolínea más puntual del mundo, aunque su puntualidad descendió ligeramente en 2024 hasta el 85,9%. Como todas las demás aerolíneas del mundo, sufrió el creciente impacto de las cadenas de suministro de mantenimiento en la disponibilidad de las aeronaves, especialmente en los vuelos de largo radio, así como el impacto de las restricciones ATC y las interrupciones relacionadas con la meteorología. De cara a 2025, está reforzando las operaciones de su flota mediante un mayor mantenimiento preventivo, añadiendo aeronaves de reserva y la creación de una programación más flexible.
- Vueling es la cuarta aerolínea más puntual de Europa, pero también se vio afectada significativamente por las condiciones meteorológicas extremas y el impacto de ATC. La aerolínea sigue centrándose en herramientas informáticas y software para impulsar operaciones más eficientes y con mayor capacidad de respuesta, por ejemplo para la recuperación y comunicación de la tripulación, la optimización del mantenimiento y la ingeniería y la planificación anticipada.

Transformar nuestros negocios para impulsar un crecimiento sostenible de los beneficios

Los programas de transformación de IAG son un proceso continuo diseñado para crear mejores negocios en cada una de sus compañías operadoras, para que sean más eficientes y resilientes, con el fin de mantener una ventaja competitiva a largo plazo. Esto implica cuestionar el *status quo* y mejorar las prácticas existentes en todas las empresas, en todas partes y en todo momento. Muchas de nuestras iniciativas están impulsadas por la tecnología y los datos.

Cliente e innovación

- Aer Lingus es una organización cada vez más digital y orientada a los datos. Aer Lingus cuenta con nuevas funciones basadas en aplicaciones que ofrecen el estado de los vuelos en tiempo real, notificaciones de las puertas de embarque y una nueva función para gestionar las maletas.
- British Airways ha introducido una nueva herramienta digital de cambio de reserva para pasajeros que han sufrido interrupciones, que permite cambiar más rápidamente a los clientes a otras aerolíneas y significa que los clientes tendrán que hacer menos llamadas a los centros de atención al cliente. También está utilizando un sistema llamado *Connected Teams*, que ayuda a los equipos de atención al cliente en tierra y a la tripulación de cabina a resolver problemas a bordo.
- Iberia distribuye ahora hasta el 50% de las ventas directas a través de NDC, donde se asocia con agentes para ofrecer ofertas atractivas y cada vez más personalizadas a los clientes de una forma eficiente en términos de costes. Los chatbots se utilizan cada vez más en los centros de atención al cliente para resolver mejor los problemas de los clientes.
- Vueling está transformando el servicio de atención al cliente a través de la innovación digital, como el Asistente Virtual y los pagos por internet. También está trabajando ahora con el centro de supercomputación de Barcelona para mejorar la previsión y gestión de interrupciones.

Eficiencia

- Las iniciativas del centro de contacto de Aer Lingus han incluido el reconocimiento interactivo de voz y el análisis de voz y texto, que han contribuido a aumentar la tasa de automatización un 30% y han reducido los tiempos medios de gestión. Ahora también se puede pagar a través del chat.
- British Airways está invirtiendo 700 millones de libras esterlinas en sus tecnologías de la información: mejora de la resiliencia de sus sistemas, actualización de su página web y su aplicación y desarrollo de nuevas plataformas de gestión de ingresos y ventas. Es uno de los primeros socios de Nevio, el producto de venta al por menor de nueva generación de Amadeus. Ha introducido el aprendizaje automático en el mantenimiento predictivo para poder llevar a cabo la sustitución de piezas con mayor rapidez y eficiencia. Se prevé que la presupuestación en base cero ("*Zero-based budgeting*") sea uno de los principales motores de la eficiencia en 2025.
- Iberia utiliza modelos de IA para mejorar los precios, los procesos de información financiera y el análisis de escenarios en las operaciones.
- Vueling está desarrollando su optimizador de mantenimiento de motores para maximizar la vida útil y minimizar los costes de arrendamiento, además de implementar un *chatbot* de Operaciones de Vuelo para proporcionar información para la toma de decisiones y desarrollar una herramienta de formación de tripulaciones basada en IA.

Nuestro personal

Contar con una plantilla con talento, comprometida y productiva es un componente clave de nuestra estrategia. Tenemos 74.378 empleados en 77 países, y en 2024 contratamos a 12.166 compañeros en todas nuestras compañías operadoras y negocios.

Queremos ofrecer carreras atractivas y oportunidades de desarrollo personal. Nos centramos en ofrecer igualdad de oportunidades y trabajamos para alcanzar nuestro objetivo de que el 40% de nuestros puestos de alta dirección estén ocupados por mujeres. Al cierre de 2024 este porcentaje ascendió al 36%. También necesitamos asegurar una cantera de pilotos para cada una de nuestras aerolíneas y una parte clave de ello son nuestras academias de pilotos en Aer Lingus, British Airways e Iberia. Este año, British Airways aumentó significativamente su admisión de alumnos en la academia a 200 por año, lo que refleja sus horizontes de planificación a largo plazo.

Existen convenios colectivos para el 85% de la plantilla. Nuestras compañías operadoras colaboran activamente con los sindicatos para lograr acuerdos equilibrados que garanticen una remuneración justa y competitiva. Seguimos desarrollando un modelo en el que trabajamos hacia un enfoque más a largo plazo, basado en la colaboración, poniendo en consonancia algunos elementos de la retribución con los intereses de todos nuestros grupos de interés, incluidos los NPS de los clientes, el rendimiento operativo y la rentabilidad. Tenemos en este momento acuerdos plurianuales con todos nuestros grupos de pilotos y no pilotos, y seguimos trabajando en acuerdos sostenibles con nuestros otros grupos de empleados.

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

Fomentar el crecimiento de IAG Loyalty

IAG Loyalty es una pieza clave de la estrategia de IAG para impulsar el crecimiento de los beneficios de negocios poco intensivos en capital que son complementarios a las demás actividades. Tiene un alto crecimiento, márgenes estructuralmente más altos que las otras compañías operadoras del Grupo, es menos estacional y genera un fuerte flujo de caja libre. IAG Loyalty es ahora la tercera mayor compañía operadora por beneficio de explotación, con 420 millones de libras esterlinas (495 millones de euros), con la incorporación de BA Holidays durante el año, que ha crecido un 14,4% durante el año (medido en libras esterlinas) y ha duplicado sus beneficios desde 2019. El margen de explotación fue del 17,3%, que se ha diluido por la incorporación del negocio de BA Holidays.

IAG Loyalty está diseñada para aumentar la fidelidad a nuestro Grupo y a las aerolíneas asociadas, así como para crear valor con sus socios no aéreos. Su modelo financiero consiste en vender Avios a un precio superior al coste de canjearlos. Su objetivo es, por tanto, maximizar la capacidad de "ganar y canjear" Avios. La emisión y el canje de Avios han alcanzado niveles récord. Emitió un 24% más de Avios durante el año y los canjes aumentaron un 20%. En cuanto a las aerolíneas asociadas, está aumentando el número de aerolíneas no pertenecientes al Grupo que ofrecen Avios como divisa, añadiendo Finnair en 2024, además de Qatar en 2022 y ahora Loganair a principios de 2025. Está trabajando para ampliar aún más este grupo. También sigue ampliando las formas de canjear Avios, en particular mediante una mayor disponibilidad de asientos en los vuelos (incluidos destinos exclusivos para Avios como Sharm-el Sheikh, Dubai y Ginebra), así como creando otras oportunidades como el negocio Wine Flyer.

También está ampliando la cartera de socios no aéreos en los que se pueden acumular Avios. En 2024 renovó las relaciones con HSBC, RBC, Expedia y Meliá, amplió las relaciones con Uber y Repsol en todo el Grupo, y contrató a nuevos socios como Wells Fargo, Revolut, Dufry y Royal Caribbean.

En 2025, la estrategia consiste en aumentar el vínculo directo con el gasto, lo que se ha reflejado en el reciente relanzamiento por parte de British Airways de su programa de fidelidad "The British Airways Club". La posibilidad de ganar puntos se ha ampliado para incluir el gasto en vacaciones, en tarjetas de marca compartida o haciendo una aportación al Combustible de Aviación Sostenible (SAF).

Durante el año, BA Holidays pasó de formar parte de British Airways a IAG Loyalty, donde se convertirá en un componente clave del ecosistema de IAG Loyalty. IAG Loyalty invertirá en una plataforma minorista moderna y escalable, reemplazando un sistema actual heredado de 15 años de antigüedad, y se ha nombrado un nuevo CEO para el negocio. BA Holidays ha duplicado su beneficio desde 2019 y se espera un crecimiento adicional significativo como resultado de la inversión.

Aprovechar nuestras asociaciones

IAG también trata de generar valor con el uso poco intensivo de capital a través de sus asociaciones estratégicas con aerolíneas, principalmente mediante negocios conjuntos que ofrecen a los clientes una red mundial de destinos y vuelos.

En 2024, IAG siguió desarrollando y reforzando sus negocios conjuntos y alianzas:

- Atlantic Joint Business (con American Airlines y Finnair): lanzamiento de nueve nuevas rutas y adopción de Avios por Finnair.
- Qatar Joint Business (con Qatar Airways): vuelos entre Londres y Doha 13 veces al día, y entre Madrid y Doha 3 veces al día, incluida la nueva ruta de Iberia a Doha; código compartido de Qatar con Aer Lingus; más de 670.000 cuentas de Avios vinculadas desde que Qatar adoptó la divisa.
- Siberian Joint Business (con Japan Airlines y Finnair): Iberia lanza su ruta a Tokio.
- Negocio conjunto de Perú y Ecuador (con LATAM): fuerte crecimiento (+15% AKO) de Iberia y LATAM.
- China Joint Business (con China Southern): estrategia de capacidad combinada de British Airways y China Southern.

Además, sus aerolíneas forman parte de alianzas como **oneworld** así como con Alaskan, JetBlue, Indigo y Air India.

3. Un marco sostenible

El objetivo de IAG es crear una empresa que tenga éxito a largo plazo, tanto desde el punto de vista operativo como financiero.

Un camino hacia Net Zero

La regulación medioambiental es uno de los mayores retos que tenemos que gestionar. En 2024 seguimos avanzando hacia las emisiones netas cero para 2050, en consonancia con nuestra hoja de ruta de sostenibilidad. Alcanzamos nuestro objetivo de intensidad de carbono para 2025 un año antes, con 78,1 gCO₂/pkm (frente al objetivo de 80,0 gCO₂/pkm). Esto se debe principalmente a nuestras aeronaves más modernas y eficientes.

También seguimos asegurando el suministro de combustible de aviación sostenible (SAF) para cumplir nuestro objetivo del 10% en 2030 y nos centramos en garantizar que podemos alcanzar los volúmenes obligatorios, en particular para el SAF de segunda y tercera generación. Durante el año firmamos acuerdos de e-SAF con Twelve e Infinium, y en España alcanzamos un acuerdo con Repsol para la mayor compra de SAF realizada en España. En 2024, el 1,9% de nuestro consumo total de combustible correspondió a SAF, lo que nos sitúa en una buena posición para alcanzar el 2% obligatorio en Reino Unido y la UE en 2025.

Necesitamos que los Gobiernos presten más apoyo a los SAF, incluidas medidas para fomentar la inversión del sector privado y evitar una regulación adicional que podría restar competitividad a la aviación europea frente a otros competidores mundiales.

Asignación disciplinada del capital

Tenemos un enfoque disciplinado y equilibrado de la asignación de capital, uno de los aspectos clave de nuestro modelo de negocio. El rendimiento de nuestros márgenes de primer nivel respalda una elevada generación de efectivo de explotación. En 2024 generamos 6.372 millones de euros de efectivo procedente de actividades de explotación, lo que supone 3.556 millones de euros de flujo de caja libre tras invertir 2.816 millones de euros.

Nuestra principal prioridad es un balance sólido. En 2023 nos fijamos el objetivo de situar el apalancamiento neto por debajo de 1,8 veces a lo largo del ciclo. En 2024 terminamos el año con un apalancamiento de 1,1 veces, frente a 1,7 veces a finales de 2023 y 3,1 veces a finales de 2022. Tenemos grado de inversión con Moody's y S&P, que mejoraron la calificación de IAG durante el año.

Seguimos reforzando nuestra solidez financiera. A principios de 2025 completamos un ejercicio de gestión del pasivo para reducir nuestra deuda bruta mediante la recompra de 577 millones de euros de nuestros bonos de IAG de 2027 y 2029. La deuda bruta se reducirá aún más a medida que venza un bono de IAG de 500 millones de euros en marzo de 2025 y a medida que aumentemos el nivel de aeronaves libres de cargas. Esto nos ayudará con nuestro objetivo de reducir el apalancamiento bruto a lo largo del tiempo (2,5 veces a 31 de diciembre de 2024).

Nuestra segunda prioridad en la asignación de capital es invertir en el negocio. En 2024 invertimos 781 millones de euros en nuestras propuestas a los clientes, incluidas las tecnologías de la información. Estamos mejorando el interior de las aeronaves con nuevos productos, como el Club Suite de British Airways y las salas VIP mejoradas de Aer Lingus, British Airways e Iberia. También estamos invirtiendo en nuestras TI: en capacidad de recuperación y en el desarrollo de aplicaciones orientadas al cliente. Invertimos 2.035 millones de euros en flota en 2024, con la entrega de 19 aeronaves nuevas. Nuestro plan inicial era invertir más en 2024, incluidos los pagos anticipados a la entrega de la flota, pero nos vemos limitados por los retrasos de los fabricantes de aeronaves.

Nos comprometemos a generar valor sostenible para nuestros accionistas. En primer lugar, queremos pagar un dividendo ordinario sostenible a nuestros accionistas, a lo largo de todo el ciclo. Anunciamos un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción en nuestros resultados semestrales del pasado agosto y hemos propuesto un dividendo complementario de 0,06 euros por acción, con lo que el dividendo total del año asciende a 0,09 euros por acción, lo que representa 435 millones de euros.

También nos hemos comprometido a devolver el exceso de efectivo a los accionistas, si no existen oportunidades inorgánicas, teniendo en cuenta las perspectivas y las necesidades futuras, por ejemplo, las próximas entregas significativas de flota. Lo haremos cuando el apalancamiento neto esté por debajo de 1,2 veces a 1,5 veces. En noviembre de 2024 anunciamos una recompra de acciones de 350 millones de euros, y hoy anunciamos nuestra intención de devolver hasta 1.000 millones de euros de exceso de capital a nuestros accionistas en un plazo máximo de hasta 12 meses, gracias a nuestra significativa generación de flujos de efectivo.

Seguiremos centrándonos en mantener nuestros márgenes y rendimientos de primer nivel, una asignación disciplinada del capital y la generación de valor sostenible para nuestros accionistas.

Previsión de otro buen año con una fuerte rentabilidad para los accionistas en el ejercicio fiscal 2025: hipótesis de modelización

Ingresos

- Continúa la fuerte demanda de clientes
- Aumento de la capacidad en un 3% aproximadamente: seguimos centrándonos en nuestros principales mercados

Costes unitarios excluido el combustible

- Tendencia similar a la de 2024 y un impacto adverso adicional del tipo de cambio de en torno al 2% en las hipótesis actuales
- Mayor peso en el primer semestre del año, antes del pico de verano

Flujo de caja libre

- Objetivo de generar un significativo flujo de caja libre
- Generado por unos márgenes elevados y continuados
- Pago de 557 millones de libras esterlinas a la HMRC para avanzar en nuestra apelación contra la decisión de la HMRC sobre el tratamiento histórico del IVA del negocio de IAG Loyalty
- Inversiones de aproximadamente 3.700 millones de euros, en función de las entregas de la flota
- Compromiso con un dividendo ordinario sostenible: se propone un dividendo complementario de 0,06 euros por acción para todo el ejercicio 2024
- Devolución de hasta 1.000 millones de euros de exceso de capital en un plazo máximo de hasta 12 meses.

LEI: 959800TZHQRUSHIESL13

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 de carácter prospectivo.

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 la 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 de carácter prospectivo recogidas en este anuncio se basan 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 ni revisar ninguna declaración de carácter prospectivo 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 2023 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 de carácter prospectivo formuladas en o a partir 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.

Medidas alternativas de rendimiento:

Este anuncio contiene, además de la información financiera preparada de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y derivada de los estados financieros del Grupo, medidas alternativas de rendimiento ("MAR"), según se definen en las Directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la Autoridad Europea de Valores y Mercados ("ESMA", por sus siglas en inglés) el 5 de octubre de 2015. El rendimiento y el resultado de la estrategia del Grupo se evalúa utilizando una serie de MAR. Estas medidas no se definen con arreglo a las NIIF, deben considerarse adicionales a las mediciones con arreglo a las NIIF, pueden diferir de las definiciones que ofrecen los organismos reguladores relevantes para el Grupo y pueden diferir de las medidas de título similar que presenten otras sociedades.

Para obtener más información sobre las definiciones y explicaciones de las MAR, consulte la sección de MAR en el informe financiero más reciente publicado y en el [Informe y cuentas anuales de 2023 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en www.iairgroup.com.

IAG Investor Relations
Waterside (HAA2),
PO Box 365,
Harmondsworth,
Middlesex,
UB7 0GB
Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	28.274	25.810	9,5 %	6.961	6.293	10,6 %
Ingresos de carga	1.234	1.156	6,7 %	364	290	25,5 %
Otros ingresos	2.592	2.487	4,2 %	722	641	12,6 %
Ingresos totales	32.100	29.453	9,0 %	8.047	7.224	11,4 %
Gastos de personal	6.356	5.423	17,2 %	1.841	1.438	28,0 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.608	7.557	0,7 %	1.740	1.978	(12,0)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.135	3.849	7,4 %	1.034	958	7,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.405	2.308	4,2 %	563	546	3,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.729	2.509	8,8 %	725	647	12,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	1.120	1.058	5,9 %	300	270	11,1 %
Gastos comerciales	1.082	1.155	(6,3)%	241	304	(20,7)%
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	2.063	14,6 %	627	555	13,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(14)	(2)	nm	(13)	13	nm
Diferencias de cambio	32	26	23,1 %	28	13	nm
Gastos totales de explotación	27.817	25.946	7,2 %	7.086	6.722	5,4 %
Beneficio de explotación	4.283	3.507	22,1 %	961	502	91,4 %
Gastos financieros	(917)	(1.113)	(17,6)%	(240)	(246)	(2,4)%
Ingresos financieros	404	386	4,7 %	105	101	4,0 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(237)	(11)	nm	(174)	(11)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	103	(38,8)%	17	26	(34,6)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(127)	176	nm	(183)	112	nm
Otros ingresos no operativos	94	8	nm	122	(43)	nm
Gastos totales no operativos netos	(720)	(451)	59,6 %	(353)	(61)	nm
Beneficio antes de impuestos	3.563	3.056	16,6 %	608	441	37,9 %
Impuestos	(831)	(401)	nm	(216)	63	nm
Beneficio después de impuestos del ejercicio	2.732	2.655	2,9 %	392	504	(22,2)%

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 obtener más información.

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasajeros	28.274	25.810	9,5 %	6.961	6.293	10,6 %
Ingresos de carga	1.234	1.156	6,7 %	364	290	25,5 %
Otros ingresos	2.592	2.487	4,2 %	722	641	12,6 %
Ingresos totales	32.100	29.453	9,0 %	8.047	7.224	11,4 %
Gastos de personal	6.196	5.423	14,3 %	1.681	1.438	16,9 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	7.608	7.557	0,7 %	1.740	1.978	(12,0)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.135	3.849	7,4 %	1.034	958	7,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.405	2.308	4,2 %	563	546	3,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.729	2.509	8,8 %	725	647	12,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	1.120	1.058	5,9 %	300	270	11,1 %
Gastos comerciales	1.082	1.155	(6,3)%	241	304	(20,7)%
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	2.063	14,6 %	627	555	13,0 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(14)	(2)	nm	(13)	13	nm
Diferencias de cambio	32	26	23,1 %	28	13	nm
Gastos totales de explotación	27.657	25.946	6,6 %	6.926	6.722	3,0 %
Beneficio de explotación	4.443	3.507	26,7 %	1.121	502	nm
Gastos financieros	(917)	(1.113)	(17,6)%	(240)	(246)	(2,4)%
Ingresos financieros	404	386	4,7 %	105	101	4,0 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(237)	(11)	nm	(174)	(11)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	103	(38,8)%	17	26	(34,6)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(127)	176	nm	(183)	112	nm
Otros ingresos no operativos	144	8	nm	122	(43)	nm
Gastos totales no operativos netos	(670)	(451)	48,6 %	(353)	(61)	nm
Beneficio antes de impuestos	3.773	3.056	23,5 %	768	441	74,1 %
Impuestos	(971)	(401)	nm	(216)	63	nm
Beneficio después de impuestos	2.802	2.655	5,5 %	552	504	9,5 %
Indicadores operativos	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	343.253	323.111	6,2 %	84.320	80.818	4,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	296.877	275.727	7,7 %	72.181	67.648	6,7 %
Coeficiente de ocupación (%)	86,5	85,3	1,2ptos	85,6	83,7	1,9ptos
Número de pasajeros (miles)	122.047	115.559	5,6 %	29.072	28.011	3,8 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	5.253	4.666	12,6 %	1.444	1.304	10,7 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	651	596	9,2 %	176	157	12,1 %
Despegues	741.653	714.562	3,8 %	179.345	176.149	1,8 %
Horas bloque (horas)	2.276.790	2.137.749	6,5 %	554.838	532.055	4,3 %
Plantilla media	73.498	69.762	5,4 %	n/a	n/a	n/a
Aeronaves en servicio	601	582	3,3 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasajeros/PKT (céntimos de €)	9,52	9,36	1,7 %	9,64	9,30	3,7 %
Ingreso de pasajeros/AKO (céntimos de €)	8,24	7,99	3,1 %	8,26	7,79	6,0 %
Ingreso de carga/TKT (céntimos de €)	23,49	24,77	(5,2)%	25,21	22,24	13,3 %
Coste de combustible/AKO (céntimos de €)	2,22	2,34	(5,2)%	2,06	2,45	(15,7)%
Costes unitarios excluido el combustible/AKO (céntimos de €)	5,84	5,69	2,6 %	6,15	5,87	4,8 %
Coste total/AKO (céntimos de €)	8,06	8,03	0,3 %	8,21	8,32	(1,2)%

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - GRUPO

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Pasajeros transportados (miles)	122.047	115.559	5,6 %	29.072	28.011	3,8 %
Atlántico Norte	13.447	12.809	5,0 %	3.228	3.075	5,0 %
Latinoamérica y Caribe	7.254	6.426	12,9 %	1.882	1.726	9,0 %
Europa	63.322	59.872	5,8 %	14.507	14.285	1,6 %
Doméstico (España y Reino Unido)	30.196	29.161	3,5 %	7.437	7.134	4,2 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	6.498	6.242	4,1 %	1.691	1.524	11,0 %
Asia-Pacífico	1.330	1.049	26,8 %	327	267	22,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	296.877	275.727	7,7 %	72.181	67.648	6,7 %
Atlántico Norte	89.587	84.938	5,5 %	21.368	20.364	4,9 %
Latinoamérica y Caribe	59.023	52.246	13,0 %	15.338	14.029	9,3 %
Europa	76.654	71.910	6,6 %	17.166	16.550	3,7 %
Doméstico (España y Reino Unido)	24.663	23.214	6,2 %	6.183	5.816	6,3 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	34.236	33.513	2,2 %	8.959	8.383	6,9 %
Asia-Pacífico	12.714	9.906	28,3 %	3.167	2.506	26,4 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	343.253	323.111	6,2 %	84.320	80.818	4,3 %
Atlántico Norte	105.304	102.409	2,8 %	25.176	25.145	0,1 %
Latinoamérica y Caribe	66.879	59.632	12,2 %	17.470	16.308	7,1 %
Europa	88.513	83.677	5,8 %	20.368	19.669	3,6 %
Doméstico (España y Reino Unido)	27.438	25.935	5,8 %	7.047	6.569	7,3 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	40.821	40.246	1,4 %	10.645	10.201	4,4 %
Asia-Pacífico	14.298	11.212	27,5 %	3.614	2.926	23,5 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	86,5	85,3	1,2	85,6	83,7	1,9
Atlántico Norte	85,1	82,9	2,2	84,9	81,0	3,9
Latinoamérica y Caribe	88,3	87,6	0,7	87,8	86,0	1,8
Europa	86,6	85,9	0,7	84,3	84,1	0,2
Doméstico (España y Reino Unido)	89,9	89,5	0,4	87,7	88,5	(0,8)
África, Oriente Medio y Sur de Asia	83,9	83,3	0,6	84,2	82,2	2,0
Asia-Pacífico	88,9	88,4	0,5	87,6	85,6	2,0
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	5.253	4.666	12,6 %	1.444	1.304	10,7 %

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD - POR AEROLÍNEA

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Aer Lingus						
Pasajeros transportados (miles)	11.018	10.743	2,6 %	2.521	2.407	4,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	26.317	25.451	3,4 %	6.205	5.696	8,9 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	32.676	31.572	3,5 %	8.034	7.672	4,7 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	80,5	80,6	(0,1)ptos	77,2	74,2	3,0 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	185	153	20,9 %	53	44	20,5 %
British Airways						
Pasajeros transportados (miles)	46.164	43.315	6,6 %	11.202	10.677	4,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	149.156	140.137	6,4 %	36.669	34.452	6,4 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	175.141	167.694	4,4 %	43.314	41.697	3,9 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	85,2	83,6	1,6 ptos	84,7	82,6	2,1 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	3.814	3.428	11,3 %	1.035	934	10,8 %
Iberia						
Pasajeros transportados (miles)	25.859	24.036	7,6 %	6.281	6.067	3,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	75.408	66.024	14,2 %	18.681	17.069	9,4 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	85.792	75.726	13,3 %	21.268	19.860	7,1 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	87,9	87,2	0,7 ptos	87,8	85,9	1,9 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	1.204	1.046	15,1 %	341	313	8,9 %
LEVEL						
Pasajeros transportados (miles)	846	701	20,7 %	171	162	5,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	7.192	5.990	20,1 %	1.490	1.412	5,5 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	7.555	6.411	17,8 %	1.574	1.586	(0,8) %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	95,2	93,4	1,8 ptos	94,7	89,0	5,7 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	50	39	28,2 %	15	13	15,4 %
Vueling						
Pasajeros transportados (miles)	38.160	36.764	3,8 %	8.897	8.698	2,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	38.804	38.125	1,8 %	9.136	9.019	1,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	42.089	41.708	0,9 %	10.130	10.003	1,3 %
Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)/ variación ptos	92,2	91,4	0,8 ptos	90,2	90,2	0,0 ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

ANÁLISIS FINANCIERO

Capacidad de IAG

En 2024, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), aumentó un 6,2% frente a 2023.

Capacidad operada por región

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024	Proporción del total de AKO en 2024	AKO incr./ (dism.) vs. 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) vs. 2023
Atlántico Norte	30,7 %	2,8 %	85,1	2,2 pts
Latinoamérica y el Caribe	19,5 %	12,2 %	88,3	0,7 pts
Europa	25,8 %	5,8 %	86,6	0,7 pts
Doméstico (España y Reino Unido)	8,0 %	5,8 %	89,9	0,4 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	11,9 %	1,4 %	83,9	0,6 pts
Asia-Pacífico	4,1 %	27,5 %	88,9	0,5 pts
Total red	100,0 %	6,2 %	86,5	1,2 pts

Capacidad operada por aerolínea

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024	AKO incr./ (dism.) vs. 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) vs. 2023
Aer Lingus	3,5 %	80,5	(0,1)pts
British Airways	4,4 %	85,2	1,6 pts
Iberia	13,3 %	87,9	0,7 pts
LEVEL	17,8 %	95,2	1,8 pts
Vueling	0,9 %	92,2	0,8 pts
Grupo	6,2 %	86,5	1,2 pts

Atlántico Norte

Las aerolíneas del Grupo lanzaron nuevas rutas y aumentaron los servicios a la región del Atlántico Norte, uno de los mercados principales del Grupo, con una capacidad un 2,8% superior a la de 2023. Aer Lingus inició vuelos a Las Vegas y Denver y reanudó su ruta a Mineápolis. British Airways siguió desarrollando su red estadounidense con la consolidación de su línea a Cincinnati y el aumento de las frecuencias a San Diego. Iberia aumentó la frecuencia de sus vuelos a Los Ángeles. Además, fue la primera aerolínea del mundo en recibir un Airbus A321XLR, con siete aeronaves más previstas para 2025, todas ellas destinadas a EE. UU., en particular Boston y Washington (DC). LEVEL lanzó un servicio directo durante todo el año a Miami y aumentó la frecuencia de los vuelos a Los Ángeles y Boston a uno diario. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó 2,2 puntos con respecto a 2023, hasta el 85,1%.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

El sólido crecimiento del mercado principal de la región de Latinoamérica y el Caribe de IAG, se vio impulsado por la demanda continuada de viajes a las principales ciudades de la región, con un aumento estructural de la demanda de viajes hacia y desde Europa, tanto de viajeros que visitan a amigos y familiares como de viajes de ocio y de negocios. British Airways consolidó su servicio a Barbados desde Londres-Heathrow, lo que permitirá aumentar la capacidad *premium* a partir del invierno. Iberia aumentó la frecuencia de sus vuelos a Buenos Aires, São Paulo, Santiago de Chile y Santo Domingo, al mismo tiempo que invirtió en más vuelos a mercados como Puerto Rico y Río de Janeiro. La capacidad de IAG en LACAR creció un 12,2% en comparación con 2023 y el coeficiente de ocupación de pasajeros de la región, del 88,3%, aumentó 0,7 puntos en comparación con 2023.

Europa

La capacidad del Grupo en Europa fue un 5,8% superior a la de 2023, impulsada por la demanda de viajes de ocio y la ampliación de algunas operaciones fuera de la temporada alta de verano. Aer Lingus comenzó a operar vuelos a Sevilla y Malta. British Airways incorporó vuelos a Esmirna y Tromsø, mientras que Vueling añadió servicios a Londres-Heathrow y Estambul, así como vuelos estacionales a Comiso (Italia), Lulea (Suecia) e Ivalo (Finlandia). Iberia inició vuelos desde Madrid a Innsbruck y Salzburgo y aumentó las frecuencias a Roma, Bruselas y Zúrich. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó 0,7 puntos con respecto a 2023, hasta el 86,6%.

Doméstico

La capacidad y el número de pasajeros en los mercados domésticos de IAG, que se encuentran principalmente en España peninsular y en las Islas Canarias y Baleares, aumentaron gracias a los desarrollos específicos de Vueling en su *hub* de Barcelona. Iberia también siguió reforzando su oferta con más vuelos a Palma, Lanzarote y Fuerteventura. La capacidad fue un 5,8% superior a la de 2023, y el coeficiente de ocupación de pasajeros, del 89,9%, aumentó 0,4 puntos con respecto al año anterior.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

La capacidad a esta región aumentó un 1,4% frente a 2023. Aer Lingus comenzó a volar a Marrakech, mientras que British Airways inició vuelos a Jeddah y aumentó la frecuencia de vuelos a Riyadh. El mercado de Arabia Saudí siguió fortaleciéndose gracias a los programas de inversiones y a los cambios en los visados. La continuación de los conflictos en Oriente Medio causó cambios en las operaciones de corto radio a El Cairo, Ammán y Tel Aviv, y las operaciones a Tel Aviv se suspendieron temporalmente hasta 2025. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región aumentó 0,6 puntos con respecto a 2023, hasta el 83,9%.

Asia-Pacífico

Durante 2024, las aerolíneas chinas siguieron aumentando su capacidad hacia el Reino Unido y Europa. Esto generó un entorno muy complejo, junto con la prohibición de vuelos sobre el espacio aéreo ruso. A pesar de este contexto, algunos destinos, como Bangkok, Singapur y Tokio, obtuvieron buenos resultados. La ruta de British Airways a Pekín se suspendió; sin embargo, la aerolínea lanzó vuelos a Bangkok desde Londres-Gatwick y aumentó las frecuencias de sus vuelos a Tokio. Iberia reinició su ruta a Tokio en octubre. Los aumentos netos durante 2024 llevaron a una capacidad un 27,5% superior a la de 2023, con un coeficiente de ocupación de pasajeros para la región del 88,9%, 0,5 puntos más que en 2023.

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 el principio de empresa en funcionamiento"), el Consejo ha considerado el impacto de un escenario y unas sensibilidades pesimistas graves, pero plausibles, así como las necesidades de financiación de aeronaves. En consecuencia, 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 acogiendo al principio de empresa en funcionamiento.

Resumen

El beneficio de explotación del Grupo correspondiente al ejercicio aumentó en 776 millones de euros, o el 22,1%, con respecto a 2023, debido a los mayores ingresos unitarios de pasajeros y a los menores costes unitarios del combustible, compensados en parte por un aumento de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante. El aumento del beneficio de explotación se produjo a pesar de los efectos adversos de los tipos de cambio, que ascendieron a 63 millones de euros, y de un gasto excepcional por reestructuración de 160 millones de euros.

Beneficio del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2024	2023	Incr./((dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	4.283	3.507	776
Beneficio antes de impuestos	3.563	3.056	507
Beneficio después de impuestos	2.732	2.655	77

Resumen de partidas excepcionales

El Grupo utiliza Medidas alternativas de rendimiento ("MAR") para analizar los resultados subyacentes del negocio, excluidas las partidas excepcionales, que son aquellas que, en opinión de la dirección, deben consignarse por separado debido a su tamaño o incidencia para comprender el rendimiento financiero de la entidad.

Durante 2024, el Grupo registró partidas excepcionales relacionadas con la reestructuración de empleados en la filial de servicios de handling en tierra de Iberia, la rescisión del acuerdo de compra de Air Europa y un ingreso neto relacionado con cambios en la legislación tributaria española, cuyo principal impacto fue el cambio en la proporción en que las pérdidas fiscales pueden utilizarse a partir de 2016. No hubo partidas excepcionales en 2023.

A continuación se ofrece un resumen de las partidas excepcionales relativas a 2024, con más detalles en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	(Gasto)/ingreso en la Cuenta de resultados Millones de euros	
		2024	2023
Gastos de personal	Gastos de reestructuración de Iberia	(160)	-
Otros ingresos no operativos	Rescisión del acuerdo sobre Air Europa	(50)	-
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	40	-
Impuestos	Cambios en la legislación tributaria española	100	-

El Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 2024 de 4.443 millones de euros fue 936 millones de euros mejor que el Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 3.507 millones de euros de 2023, 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 2.802 millones de euros, 147 millones de euros superior al beneficio de 2023, que fue de 2.655 millones de euros.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2024	2023	Incr./((dism.) vs. año anterior
Beneficio de explotación	4.443	3.507	936
Beneficio antes de impuestos	3.773	3.056	717
Beneficio después de impuestos	2.802	2.655	147

Ingresos

Millones de euros	2024	Incr./((dism.) vs. año anterior (%)	Incr./((dism.) vs. año anterior
Ingresos de pasajeros	28.274	9,5 %	2.464
Ingresos de carga	1.234	6,7 %	78
Otros ingresos	2.592	4,2 %	105
Ingresos totales	32.100	9,0 %	2.647

Los ingresos totales aumentaron 2.647 millones de euros con respecto a 2023, con un efecto favorable de los movimientos en los tipos de cambio de 263 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 favorable de 505 millones de euros frente a 2023, compensado por los efectos adversos de las operaciones en divisas en los ingresos de 242 millones de euros.

Ingresos de pasajeros

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024	AKO Incr./((dism.) vs. 2023	Ingresos de pasajeros por AKO incr./((dism.) vs. 2023 ¹
Atlántico Norte	2,8 %	6,2 %
Latinoamérica y el Caribe	12,2 %	(2,2)%
Europa	5,8 %	2,6 %
Doméstico (España y Reino Unido)	5,8 %	(0,3)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	1,4 %	(0,5)%
Asia-Pacífico	27,5 %	(12,1)%
Total red	6,2 %	3,1 %

1 Los ingresos de pasajeros por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasajeros totales divididos entre los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasajeros excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, las compensaciones relacionadas con los reglamentos CE 261 y UK 261 y los ajustes de las hipótesis por billetes no utilizados.

El aumento de los Ingresos de pasajeros de 2.464 millones de euros, o del 9,5%, superó el aumento de la capacidad de pasajeros del 6,2%, impulsado por mayores *yields* y coeficientes de ocupación que en 2023. El crecimiento de los Ingresos de pasajeros se debió a la reapertura de los mercados y a la sólida demanda de ocio, así como al aumento de los precios de los billetes para reflejar la inflación. La recuperación de los viajes de negocios fue más lenta que la de los viajes de ocio, mientras que el segmento de ocio *premium* del Grupo continuó registrando un rendimiento sólido.

El coeficiente de ocupación de pasajeros del año, del 86,5%, fue 1,2 puntos superior al de 2023. Los *yields* de pasajeros, medidos como ingresos de pasajeros por pasajero kilómetro transportado ("PKT"), fueron un 1,7% superiores a los de 2023. Los ingresos unitarios de pasajeros resultantes (ingresos de pasajeros por AKO) para el ejercicio fueron un 3,1% superiores a los de 2023.

Ingresos de carga

Los Ingresos de carga, de 1.234 millones de euros, fueron un 6,7% superiores a los de 2023. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas ("TKT"), fueron un 12,6% superiores a los del ejercicio anterior. Los *yields* de carga, medidos como ingresos por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 5,2% inferiores a los de 2023, como resultado del crecimiento sustancial de la capacidad de carga mundial en todo el sector en 2024 y de los elevados *yields* del mercado en el primer semestre de 2023, que se vieron afectados por los efectos residuales de las interrupciones en la cadena de suministro posteriores a la pandemia. Sin embargo, 2024 se benefició de las interrupciones en el Mar Rojo, que impulsaron la conversión de mar a aire y una fuerte demanda en el mercado y mayores *yields* del Sur de Asia, India y Oriente Medio, sobre todo a partir del segundo trimestre.

Otros ingresos

En general, para el ejercicio, la partida de Otros ingresos aumentó un 4,2% en comparación con 2023, hasta los 2.592 millones de euros.

Uno de los imperativos estratégicos del Grupo es impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital, y el crecimiento de IAG Loyalty es una prioridad particular. El impacto del crecimiento de IAG Loyalty contribuye tanto a los Ingresos de pasajeros de las aerolíneas como a la partida de Otros ingresos, a través tanto de la emisión como del canje de su moneda de fidelización, Avios. IAG Loyalty volvió a registrar otro ejercicio de fuerte crecimiento en el número de miembros que acumulan Avios, incluidos los derivados de su asociación con American Express. IAG Loyalty ahora también incluye BA Holidays, que se benefició de un aumento continuado en la actividad de vuelos y reservas, con ingresos por servicios de vacaciones y hoteles del Grupo que aumentaron en 52 millones de euros hasta alcanzar los 990 millones de euros.

El negocio de Mantenimiento, Reparaciones y Revisión ("MRO", por sus siglas en inglés) de Iberia experimentó un aumento de la actividad de mantenimiento de motores para terceros, y los ingresos por servicios de mantenimiento y revisión aumentaron en 137 millones de euros hasta alcanzar los 820 millones de euros. Los ingresos por el negocio de handling de Iberia, que ascendieron a 159 millones de euros, fueron 36 millones de euros inferiores a los de 2023 como resultado de la pérdida por parte de Iberia de contratos de handling a terceros en ocho aeropuertos en 2023. La partida de Otros ingresos también se vio afectada por la rescisión de un contrato relacionado con viajes para ciudadanos españoles jubilados, lo que tuvo tan solo un efecto reducido en el beneficio de explotación.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación totales aumentaron de 25.946 millones de euros en 2023 a 27.817 millones de euros en 2024, debido al mayor volumen de vuelos y del número de pasajeros, y después de movimientos adversos de moneda extranjera por valor de 326 millones de euros, de los cuales 432 millones de euros se debieron a la conversión de los gastos de explotación de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros, compensado por el efecto favorable de los tipos de cambio en las operaciones de 106 millones de euros.

Gastos de personal

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de personal	6.356	17,2 %	933
Gastos de personal por AKO, céntimos de € ¹	1,81	7,5 %	

1 Gastos de personal por AKO calculados antes de la partida excepcional relacionada con la reestructuración de Iberia

El aumento de los Gastos de personal de 933 millones de euros, o un 17,2% frente a 2023, refleja el aumento de la capacidad del Grupo y el consiguiente incremento del número de empleados, así como la inversión en las operaciones de las aerolíneas, incluido el *hub* de British Airways de Londres. Los buenos resultados de 2024 también dieron lugar a mayores pagos a los empleados en forma de incentivos y otros pagos relacionados con los resultados. La plantilla media del ejercicio fue de 73.498, un aumento de 3.736 o un 5,4% frente a 2023. El Grupo tenía acuerdos vigentes con prácticamente todos los grupos de empleados a finales de 2024, incluidos los nuevos acuerdos alcanzados con los pilotos de Aer Lingus en julio, los pilotos de Iberia en agosto y los pilotos de Vueling en noviembre.

En términos unitarios por AKO, los Gastos de personal aumentaron un 7,5% respecto a 2023.

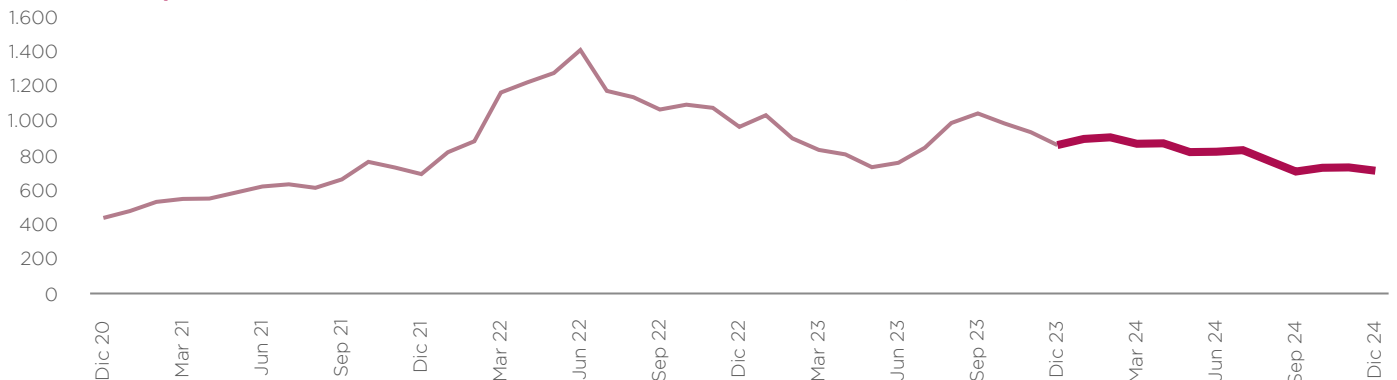
Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.608	0,7 %	51
Gastos de combustible y derechos de emisión por AKO, céntimos de €	2,22	(5,2)%	

Los Gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron en 51 millones de euros con respecto a 2023, con un aumento de la capacidad y mayores costes relacionados con el Régimen de comercio de derechos de emisión ("ETS", por sus siglas en inglés) compensados por la reducción de los precios medios de las materias primas de combustibles, lo que llevó a que los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaran solo un 0,7% con respecto a 2023 y disminuyeran un 5,2% en términos unitarios.

Los precios efectivos del combustible para aeronaves, netos de cobertura, disminuyeron alrededor de un 8% en comparación con 2023, debido en particular a la reducción observada en el último trimestre de 2024. Los movimientos por cambio de divisas representaron 78 millones de euros del aumento interanual, debido al efecto del tipo de cambio de la libra esterlina al euro, compensado parcialmente por un pequeño impacto favorable de las operaciones con divisas netas de coberturas. El coste de cumplir con los ETS, principalmente en la UE y el Reino Unido, fue de 301 millones de euros, un aumento frente a los 212 millones de euros de 2023, lo que refleja el mayor nivel de capacidad operada, los precios de mercado en virtud de dichos regímenes y la reducción de los derechos de emisión gratuitos emitidos en la UE y el Reino Unido.

Tendencia del precio de combustible (dólares estadounidenses/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 posteriormente 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 como a 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 19 aeronaves de nueva generación y más eficientes en el consumo de combustible entregadas y puestas en servicio durante el año. El aumento de los coeficientes de ocupación de pasajeros con respecto a 2023 también contribuyó a reducir la intensidad de emisiones de carbono, medida en gramos de CO₂ por pasajero kilómetro, que descendió un 3,0% con respecto a 2023, y la reducción también se debe a un mayor uso de combustibles sostenibles de aviación ("SAF", por sus siglas en inglés).

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.135	7,4 %	286
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.405	4,2 %	97
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.729	8,8 %	220
Propiedad, TI y otros gastos	1.120	5,9 %	62
Gastos comerciales	1.082	(6,3)%	(73)
Diferencias de tipos de cambio	32	23,1 %	6
Total Gastos asociados a proveedores	11.503	5,5 %	598
Gastos asociados a proveedores por AKO, céntimos de €	3,35	(0,7)%	

Los Gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 598 millones de euros, o un 5,5%, hasta los 11.503 millones de euros, ligeramente por debajo del aumento de la capacidad. Los Gastos asociados a proveedores se vieron beneficiados por las iniciativas de transformación del Grupo, que compensaron parcialmente las presiones inflacionistas y además reflejan las inversiones en experiencia del cliente y TI.

El impacto total de la moneda extranjera en los Gastos asociados a proveedores, incluidas las diferencias de tipos de cambio, fue de 129 millones de euros adversos en comparación con 2023, incluido un impacto adverso de 200 millones de euros relacionado con la conversión de los Gastos asociados a proveedores de British Airways e IAG Loyalty de libras esterlinas a euros, compensado parcialmente por un impacto favorable de las operaciones en divisas de 71 millones de euros.

En base unitaria por AKO, los Gastos asociados a proveedores disminuyeron un 0,7% en comparación con 2023.

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	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior (%)	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	14,6 %	301
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(14)	nm	12
Costes de propiedad	2.350	14,0 %	289
Costes de propiedad por AKO, céntimos de €	0,68	7,3 %	

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2023 se debe principalmente al aumento de la flota de aeronaves del Grupo, vinculado al aumento de la capacidad y a la inversión en aeronaves nuevas y más eficientes en el consumo de combustible. Por otra parte, los costes aumentaron debido a la amortización relacionada con el mantenimiento de las aeronaves y las inversiones destinadas a mejorar la experiencia del cliente, como los nuevos asientos de las cabinas de *business*, las ofertas digitales y las salas VIP. La Ganancia neta por venta de inmovilizado material fue de 14 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 aumentaron un 7,3% frente a 2023.

Flota de aeronaves

En 2024, la flota en servicio aumentó en 19 aeronaves: 30 entraron en servicio y se retiraron otras 11. Las aeronaves que entraron en servicio fueron las 19 nuevas entregas de aeronaves de Airbus y Boeing que se indican en la sección de Inversión en inmovilizado más adelante, junto con cuatro aeronaves usadas que se entregaron en 2023 pero que no comenzaron a volar para el Grupo hasta 2024, y otras siete aeronaves usadas que se alquilaron directamente a arrendadores de aeronaves.

Número de flota

Número de flota en servicio	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Corto radio	396	389	1,8 %
Largo radio	205	193	6,2 %
	601	582	3,3 %

Además de la flota en servicio, el Grupo contaba con otras 11 aeronaves fuera de servicio, de las cuales tres estaban a la espera de enajenación o devolución a los arrendadores y ocho eran aeronaves Airbus A320ceo de Vueling, que se entregaron en 2024, pero que a 31 de diciembre de 2024 aún no habían entrado en servicio.

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 ejercicio 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 operaciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, al euro y al 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 las operaciones 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 63 millones de euros en 2024 debido a efectos adversos de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2024		Efecto total de los tipos de cambio
	Efecto de las conversiones	Efecto de las operaciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	505	(242)	263
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(432)	106	(326)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	73	(136)	(63)

Millones de euros Favorable/(adverso)	2023		Efecto total de los tipos de cambio
	Efecto de las conversiones	Efecto de las operaciones	
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)

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2024	2023	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Conversión - Balance de situación			
£ a €	1,21	1,16	4,3 %
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
£ a €	1,18	1,15	2,6 %
Operaciones (media ponderada)			
£ a €	1,18	1,15	2,6 %
€ a \$	1,09	1,09	- %
£ a \$	1,28	1,26	1,6 %

Gastos no operativos netos totales

Los Gastos no operativos netos totales del ejercicio ascendieron a 720 millones de euros, frente a los 451 millones de euros de 2023.

Los Gastos financieros de 917 millones de euros fueron 196 millones de euros más bajos que en 2023, debido a las amortizaciones de deuda realizadas en la segunda mitad de 2023. Los Ingresos financieros, de 404 millones de euros, aumentaron ligeramente con respecto a los 386 millones de euros de 2023, ya que el aumento de los tipos de interés medios compensó la disminución de los saldos medios de efectivo. La Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros de 237 millones refleja el incremento en el valor razonable del bono convertible de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, que aumentó en consonancia

con los buenos resultados de la cotización de las acciones del Grupo durante el año. El gasto neto por conversión de moneda extranjera ascendió a 127 millones de euros en 2024 frente a un ingreso de 176 millones de euros en 2023, lo que refleja principalmente el fortalecimiento del dólar estadounidense en 2024 frente al debilitamiento en 2023. La partida de Otros ingresos no operativos de 94 millones de euros en 2024 (2023: ingresos de 8 millones de euros) representaba principalmente las ganancias o pérdidas netas de los contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas.

Impuestos

El gasto fiscal sobre el Beneficio del ejercicio fue de 831 millones de euros (2023: gasto fiscal de 401 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo fue del 23,3% (2023: 13,1%). El tipo impositivo efectivo en 2023 se redujo por el reconocimiento de pérdidas fiscales de años anteriores, especialmente en las filiales españolas del Grupo.

La mayor parte de las actividades del Grupo está sujeta 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 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2024. 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 24,5% para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 23,3% y el tipo impositivo previsto del 24,5% se debe principalmente al impacto de los cambios en la legislación tributaria española, como se detalla a continuación.

El Beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 2.732 millones de euros (2023: 2.655 millones de euros).

El Grupo está siguiendo de cerca la solución del Pilar Dos propuesta por la OCDE para abordar los problemas fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema fiscal internacional está diseñada para garantizar que las empresas multinacionales con una facturación anual consolidada a nivel mundial superior a 750 millones de euros están sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%, y también propone abordar la imputación geográfica de los beneficios a efectos fiscales.

El 21 de diciembre de 2024, el Gobierno español promulgó la Ley 7/2024 para aplicar la directiva de la UE sobre el impuesto mínimo con efecto a partir del 1 de enero de 2024.

Para 2024, la jurisdicción predominante en la que el Grupo opera con un tipo impositivo efectivo inferior al 15% fue Irlanda a través de Aer Lingus. En 2024, Aer Lingus registró un gasto por impuestos corrientes de 2 millones de euros en relación con el Pilar Dos.

Cambios en la legislación tributaria española

En 2024, el Grupo se vio afectado por cambios en la legislación tributaria española, principalmente relacionados con el ritmo al que se podían utilizar las pérdidas fiscales de años anteriores a partir de 2016. El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España emitió una decisión en la que declaraba inconstitucionales y, en consecuencia, derogaba las modificaciones del impuesto sobre beneficios derivadas de la introducción del Real Decreto-ley (RDL) 3/2016. El 20 de diciembre de 2024, el Gobierno español promulgó la Ley 7/2024, que, con efecto a partir del 1 de enero de 2024, aplica las medidas fiscales que habían sido previamente declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional. El Grupo reconoció un ingreso fiscal excepcional neto de 100 millones de euros en 2024, que corresponde a un ingreso neto de 135 millones de euros en relación con el RDL 3/2016 y a un gasto fiscal de 35 millones de euros con relación a la Ley 7/2024.

IVA de IAG Loyalty

Como ya se informó anteriormente, desde 2022 y para los periodos que comienzan en marzo de 2018, la HMRC en el Reino Unido ha estado considerando la contabilidad del IVA adecuada que debe aplicar IAG Loyalty y la validez de un fallo histórico (el "Fallo") emitido por la HMRC al Grupo. El 29 de octubre de 2024, la HMRC emitió una decisión en la que afirmaba que el IVA se paga al tipo estándar del 20% en la emisión de Avios, en contraposición al enfoque histórico de contabilizar el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, que en su gran mayoría son vuelos con un tipo cero.

A 31 de diciembre de 2024, la HMRC ha emitido inspecciones de IVA a IAG Loyalty por un importe de 673 millones de euros. De estos importes evaluados, el Grupo espera que 260 millones de euros sean recuperables como IVA soportado para ciertas filiales del Grupo, principalmente por British Airways. Durante el transcurso de 2024, además de las cantidades evaluadas anteriormente y con el fin de evitar incurrir en posibles intereses y sanciones, el Grupo comenzó a pagar a la HMRC, sin admitir responsabilidad, el IVA sobre la emisión de Avios. Esto ha dado lugar a pagos, que el Grupo no considera que pueda recuperar de sus socios, por un total de 88 millones de euros que se han realizado en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 y al reconocimiento correspondiente de una cuenta por cobrar en el Balance.

El Grupo ha revisado la decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales y está en total desacuerdo con la decisión de la HMRC. El Grupo considera que la contabilidad del IVA en función de la naturaleza del reembolso sigue siendo apropiada, y que el Grupo tiene una expectativa legítima de que debería haber podido confiar en el Fallo.

Para presentar alegaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), posteriormente al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, el Grupo abonó a la HMRC, sin admitir responsabilidad, el total del IVA anteriormente mencionado de 673 millones de euros que no había pagado anteriormente. Estas cantidades serán recuperables, en parte o en su totalidad, si el Grupo gana el litigio.

Los consejeros están convencidos de que no es probable que se produzcan resultados adversos y, por lo tanto, el Grupo no considera apropiado registrar ninguna provisión para este asunto a 31 de diciembre de 2024.

En la nota 10 de los estados financieros consolidados se puede encontrar más información sobre cuestiones fiscales, incluidos el programa de fidelización IAG Loyalty y los cambios en la legislación tributaria española.

Resultados de explotación de las compañías operadoras de aerolíneas

	Aer Lingus Millones de euros		British Airways ¹ Millones de libras esterlinas		Iberia ² Millones de euros		Vueling Millones de euros	
	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior	2024	Incr./ (dism.) vs. año anterior
Estatutaria								
Ingresos de pasajeros	2.304	95	13.466	798	5.862	600	3.244	63
Ingresos de carga	55	-	789	32	305	30	-	-
Otros ingresos	17	7	153	12	1.375	(46)	17	-
Ingresos totales	2.376	102	14.408	842	7.542	584	3.261	63
Gastos de combustible y derechos de emisión	638	(1)	3.676	(149)	1.611	115	895	(12)
Gastos de personal	514	43	2.871	312	1.618	334	427	28
Gastos asociados a proveedores	855	66	4.679	(150)	2.985	158	1.260	20
Costes de propiedad ³	164	14	1.134	125	461	50	279	23
Beneficio/(pérdida) de explotación	205	(20)	2.048	704	867	(73)	400	4
<i>Margen de explotación</i>	8,6%	(1,3) pts	14,2%	4,3 pts	11,5%	(2,0) pts	12,3%	(0,1) pts
Medidas alternativas de rendimiento ⁴								
Ingresos de pasajeros	2.304	95	13.466	798	5.862	600	3.244	63
Ingresos de carga	55	-	789	32	305	30	-	-
Otros ingresos	17	7	153	12	1.375	(46)	17	-
Ingresos totales antes de partidas excepcionales	2.376	102	14.408	842	7.542	584	3.261	63
Gastos de combustible y derechos de emisión	638	(1)	3.676	(149)	1.611	115	895	(12)
Gastos de personal	514	43	2.871	312	1.458	174	427	28
Gastos asociados a proveedores	855	66	4.679	(150)	2.985	158	1.260	20
Costes de propiedad ³	164	14	1.134	125	461	50	279	23
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	205	(20)	2.048	704	1.027	87	400	4
<i>Margen de explotación antes de partidas excepcionales</i>	8,6%	(1,3) pts	14,2%	4,3 pts	13,6%	0,1 pts	12,3%	(0,1) pts

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo cambió su organización interna, lo que ha dado lugar a que BA Holidays se transfiera de British Airways a IAG Loyalty. En consecuencia, el Grupo ha reexpresado la información por segmentos previamente publicada correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023. Véase la nota 5 de los estados financieros consolidados.

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

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

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

Análisis por compañía operadora

El factor principal del aumento del beneficio de explotación del Grupo en 2024 fue British Airways, que registró un aumento del beneficio de explotación de 704 millones de libras esterlinas, hasta los 2.048 millones de libras esterlinas (2.422 millones de euros). Iberia y Vueling mantuvieron los sólidos márgenes que alcanzaron en 2023, con un crecimiento de la capacidad de pasajeros de Iberia del 13,3%, lo que generó un aumento del beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de 87 millones de euros. Aer Lingus se vio afectada por la huelga de julio, junto con la fuerte competencia de las aerolíneas estadounidenses en su *hub* de Dublín, lo que provocó una disminución de 20 millones de euros en su beneficio de explotación y un margen de explotación del 8,6%.

Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales

	2024	2023
Aer Lingus (millones de euros)	205	225
British Airways (millones de libras esterlinas) ¹	2.048	1.344
Iberia (millones de euros)	1.027	940
Vueling (millones de euros)	400	396
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) ¹	420	367

1 Los resultados comparativos de 2023 se han reexpresado por la transferencia de BA Holidays de British Airways a IAG Loyalty.

IAG Loyalty siguió registrando un crecimiento de dos dígitos en su beneficio de explotación, que aumentó en 53 millones de libras esterlinas hasta alcanzar los 420 millones de libras esterlinas (495 millones de euros) en 2024, debido al crecimiento de sus flujos de ingresos de socios no aéreos, así como por beneficiarse de los sólidos resultados de las aerolíneas del Grupo. BA Holidays se transfirió de British Airways a IAG Loyalty durante 2024.

Flujo de caja libre

El Grupo utiliza el Flujo de caja libre como una Medida alternativa de rendimiento. 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. Véase la sección Medidas alternativas de rendimiento para obtener más información.

Millones de euros	2024	2023	Variación
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.372	4.602	1.770
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(2.816)	(3.282)	466
Flujo de caja libre	3.556	1.320	2.236

En 2024, el Flujo de caja libre fue de 3.556 millones de euros, 2.236 millones de euros más que en 2023, debido a unos mayores flujos de efectivo de explotación, como consecuencia principalmente del aumento significativo de los beneficios de explotación descrito anteriormente, junto con menores pagos de intereses asociados a las amortizaciones de deuda en el segundo semestre de 2023, y menores inversiones en inmovilizado, como se explica a continuación.

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	2024	2023	Variación
Beneficio de explotación	4.283	3.507	776
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	2.063	301
Aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono)	282	25	257
Compra de activos relacionados con el carbono neta de la variación de las obligaciones relacionadas con el carbono	62	(50)	112
Intereses pagados	(764)	(1.005)	241
Intereses percibidos	367	365	2
Impuestos pagados	(245)	(291)	46
Variación del capital circulante	(82)	(142)	60
Otros movimientos de efectivo de explotación	105	130	(25)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.372	4.602	1.770

Los principales componentes del aumento de 282 millones de euros en provisiones son el gasto excepcional por reestructuración en Iberia y las provisiones por mantenimiento de aeronaves para las obligaciones de restauración y devolución de aeronaves arrendadas. Los pagos en efectivo por derechos ETS (activos relacionados con el carbono) adquiridos durante el ejercicio fueron inferiores a la provisión cargada a los Gastos de combustible y derechos de emisión en la Cuenta de resultados, vinculados al saldo de derechos de emisión del Grupo acumulados en años anteriores y que dieron lugar a una entrada neta de 62 millones de euros.

La reducción de los intereses pagados en 2024 refleja el reembolso anticipado de la deuda de las aerolíneas del Grupo en 2023, que se explica más adelante.

El efectivo por impuestos en 2024 se benefició de la percepción de reembolsos por valor de 101 millones de euros en relación con cambios en la legislación tributaria española y se espera recibir otros 88 millones de euros, como muy pronto, en 2025. Para obtener más información, véase la nota 10 de los estados financieros consolidados.

El ciclo normal esperado del capital circulante asociado al crecimiento de las aerolíneas del Grupo daría lugar a una modesta entrada de efectivo, relacionada con el aumento de los ingresos diferidos por los billetes de pasajeros vendidos antes del viaje, y al aumento de las cuentas por pagar vinculadas a una mayor actividad y, por tanto, a mayores costes de combustible y asociados a proveedores.

En 2024, el capital circulante se vio afectado negativamente por la incidencia de los pagos en efectivo frente a las provisiones de la Cuenta de resultados relacionadas con determinados contratos de mantenimiento, los pagos del IVA con respecto a IAG Loyalty, como se describe en la nota 10 a los estados financieros consolidados, y los mayores pagos anticipados de combustible y de combustible SAF a 31 de diciembre de 2024, junto con un precio del combustible reducido que tuvo el efecto de reducir las cuentas por pagar.

Inversión en inmovilizado

En 2024, el Grupo continuó invirtiendo en la sustitución y el crecimiento de sus flotas de aeronaves, productos y servicios a clientes e infraestructura y aplicaciones de TI. La inversión en inmovilizado, medida como la Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles del Estado de flujos de efectivo, fue de 2.816 millones de euros, frente a los 3.282 millones de euros de 2023, con una reducción de 466 millones de euros debido principalmente al menor número de aeronaves nuevas que se entregaron en el ejercicio y al replanteamiento de los pagos anticipados previos a la entrega de aeronaves que se entregarán en años futuros, vinculado a los retrasos en entregas futuras. También se produjeron retrasos en la cadena de suministro que afectaron a la modernización de los interiores de cabina de las aeronaves más antiguas. La inversión en inmovilizado material y en TI, que incluye los activos de software registrados dentro de Activos intangibles, fue mayor que en 2023, ya que el Grupo sigue invirtiendo en su producto para el cliente, en su parque informático y en proyectos de transformación.

Millones de euros	2024	2023
Inmovilizado material: flota	2.035	2.715
Inmovilizado material: otro	296	193
Activos intangibles	485	374
Total	2.816	3.282

En 2024, el Grupo recibió 19 aeronaves nuevas de Airbus y Boeing: 13 para British Airways, dos para Iberia y cuatro para Aer Lingus. El Grupo también recibió 15 aeronaves usadas directamente de los arrendadores de aeronaves: una aeronave Airbus A330-200 adicional para LEVEL y 14 aeronaves Airbus A320ceo para Vueling; incluidas aeronaves para cubrir los requisitos adicionales de mantenimiento de aeronaves relacionados con el problema de los motores "GTF" de Pratt & Whitney.

Entregas de aeronaves	2024	2023
Familia Airbus A320neo	10	19
Airbus A321XLR	3	-
Airbus A350	2	7
Boeing 787-10	4	2
Subtotal de entregas de los fabricantes	19	28
Airbus A330	1	2
Airbus A350	-	2
Airbus A320ceo	14	2
Total	34	34

Compromisos de inversión en inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada a 31 de diciembre de 2024 ascendía a 12.634 millones de euros (2023: 12.706 millones de euros). Si bien el número de aeronaves representadas por estos compromisos disminuyó durante 2024, con más entregas que nuevos pedidos, el valor de los compromisos de capital solo disminuyó ligeramente, debido al fortalecimiento del dólar estadounidense a lo largo del año, ya que la mayoría de estos compromisos están denominados en dólares estadounidenses.

El Grupo tiene ciertos derechos de cancelación de compromisos en caso de retrasos significativos en las entregas de aeronaves causadas por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2024 no se había ejercido ningún derecho de este tipo.

Pedidos de aeronaves

Durante 2024, el Grupo convirtió 10 opciones de A320neo en entregas firmes en 2029, como aeronaves de sustitución para su red de corto radio. Se realizó un nuevo pedido de dos nuevas aeronaves Airbus A350-900 para Iberia, que se entregarán en 2026 y 2027.

Entregas de aeronaves futuras a 31 de diciembre	2024	2023
Airbus A320ceo	7	3
Familia Airbus A320neo	82	82
Airbus A321XLR	11	14
Airbus A350	3	3
Boeing 737	50	50
Boeing 777-9	18	18
Boeing 787-10	7	11
Total	178	181

Además de los compromisos de entregas futuras indicados anteriormente, a 31 de diciembre de 2024, el Grupo tenía opciones para adquirir otras 223 aeronaves de Airbus y Boeing.

El Grupo prevé encargar más aeronaves en 2025, incluidas aeronaves de largo radio para sustituciones y crecimiento, en consonancia con su estrategia establecida en su *Capital Markets Day* (Día de los Mercados de Capitales) en noviembre de 2023.

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.

Las calificaciones crediticias actuales del Grupo (a 27 de febrero de 2025) son todas de grado de inversión, con las siguientes calificaciones: S&P: BBB- (perspectiva positiva), Moody's: Baa3 (perspectiva estable). British Airways tiene calificaciones crediticias independientes, que también son de grado de inversión: S&P BBB- (perspectiva positiva), Moody's: Baa3 (perspectiva estable) y Fitch BBB- (perspectiva estable).

Deuda neta y apalancamiento

El Grupo supervisa el apalancamiento utilizando la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales, además de seguir de cerca las medidas utilizadas por las agencias de calificación crediticia, incluidas las basadas en el total de préstamos (deuda bruta).

En 2019, el Grupo estableció un objetivo de deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales inferior a 1,8 veces, lo que correspondía en términos generales a la calificación de grado de inversión de las agencias de calificación crediticia. En su *Capital Markets Day* en noviembre de 2023, el Grupo confirmó que este objetivo sigue siendo apropiado.

A 31 de diciembre de 2024, la deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales se había reducido a 1,1 veces, en comparación con 1,7 veces en 2023, lo que refleja la fuerte recuperación de la rentabilidad y la generación de efectivo relacionada, con un gasto de capital 466 millones de euros inferior al del año anterior, debido a los retrasos en la entrega de aeronaves y al impacto relacionado en los pagos anticipados previos a la entrega de futuras aeronaves.

Millones de euros	2024	2023	Incr./ (dism.)
Deuda total (deuda bruta)	17.345	16.082	1.263
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.828	6.837	2.991
Deuda neta a 31 de diciembre	7.517	9.245	(1.728)
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	1,1	1,7	(0,6)
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)	2,5	2,9	(0,4)

Deuda

La deuda bruta aumentó en 1.263 millones de euros hasta los 17.345 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, con los dos mayores aumentos de 639 millones de euros debido al fortalecimiento del dólar estadounidense (ya que la mayoría de la financiación de aeronaves está denominada en dólares estadounidenses) y 281 millones de euros debido al aumento del valor razonable del bono convertible de IAG de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, de por sí estrechamente vinculado al fuerte rendimiento de la cotización de las acciones de IAG en 2024. El balance restante del aumento se explica por el impacto neto de la financiación de nuevas aeronaves, los arrendamientos de aeronaves usadas adquiridos o prorrogados en régimen de arrendamiento operativo y los reembolsos de arrendamientos.

Extractos clave de flujos de efectivo relacionados con la deuda

Millones de euros	2024	2023	Variación
<i>Dentro de actividades de inversión</i>			
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones	584	1.091	(507)
<i>Dentro de actividades de financiación</i>			
Fondos procedentes de deudas financieras	1.474	1.001	473
Amortización de deudas financieras	(410)	(4.268)	3.858
Amortización de pasivos por arrendamiento	(1.737)	(1.731)	(6)

Deuda de aeronaves

Se dispuso de financiación a largo plazo para 21 aeronaves nuevas durante 2024, incluidas cinco aeronaves que se entregaron en 2023. Los 584 millones de euros de entradas de efectivo procedentes de la venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones se deben principalmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento de aeronaves en el ejercicio, para aeronaves financiadas mediante arrendamientos operativos. Los Fondos procedentes de deudas financieras de 1.474 millones de euros reflejan los ingresos de las aeronaves financiadas mediante arrendamientos financieros. El Grupo también obtuvo financiación concedida de 134 millones de euros, que se dispondrá en 2025, para dos aeronaves de Iberia. Esta financiación concedida se incluye en las líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2024.

El Grupo sigue teniendo alternativas atractivas para la financiación de aeronaves, que incluyen la retención de aeronaves nuevas sin cargas, con el fin de equilibrar la combinación de deuda neta entre deuda bruta y efectivo.

La amortización de deudas financieras por valor de 410 millones de euros se refiere principalmente a aeronaves con contratos de arrendamiento financiero celebrados a partir del 1 de enero de 2019, fecha a partir de la cual IAG adoptó la NIIF 16 "Arrendamientos". La amortización de pasivos por arrendamiento de 1.737 millones de euros incluye 814 millones de euros de amortizaciones de principal con respecto a arrendamientos financieros vigentes a 31 de diciembre de 2018 y contabilizados según la NIIF 16 como pasivos por arrendamiento. El saldo de 923 millones de euros incluye el elemento de principal de los pagos de arrendamiento operativo de aeronaves en el ejercicio, junto con otros pasivos por arrendamiento.

Deuda no relacionada con aeronaves

En 2023, las aerolíneas del Grupo reembolsaron anticipadamente 3.271 millones de euros de deuda que vencía entre 2024 y 2026. Las aerolíneas habían contraído esta deuda adicional durante la pandemia de COVID-19. En 2024, no se reembolsó anticipadamente ninguna otra deuda.

A 31 de diciembre de 2024, la deuda general del Grupo, aparte de la deuda relacionada con la financiación de aeronaves, incluía dos bonos de IAG de 500 millones de euros con vencimiento en 2025 y 2027, respectivamente, el 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.

En enero de 2025, el Grupo redujo aún más su deuda, amortizando un importe nominal de 277 millones de euros de su bono no garantizado con vencimiento en 2027 y 300 millones de euros de su bono no garantizado con vencimiento en 2029. El bono no garantizado con vencimiento en 2025 de 500 millones de euros se reembolsará en marzo de 2025.

Efectivo

Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

Millones de euros	2024	2023	Incr./ (dism.)
Aer Lingus ¹	567	356	211
British Airways	2.530	1.360	1.170
Iberia	2.069	1.890	179
Vueling	1.054	452	602
IAG Loyalty	1.134	1.374	(240)
IAG y otras empresas del Grupo	2.474	1.405	1.069
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.828	6.837	2.991

¹ A 31 de diciembre de 2024 Aer Lingus tenía 29 millones de euros de efectivo restringido (2023: 31 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 en el saldo de efectivo de IAG Loyalty se debió a la contraprestación pagada a British Airways por la adquisición de BA Holidays. El aumento de efectivo en IAG y otras empresas del Grupo representa principalmente dividendos percibidos de las compañías operadoras durante el ejercicio.

Liquidez

La liquidez total, medida como efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 9.828 millones de euros y líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas de 3.534 millones de euros, fue de 13.362 millones de euros a 31 de diciembre de 2024. Esto representó un aumento de 1.738 millones de euros frente a la liquidez total de 11.624 millones de euros a finales de 2023, vinculado principalmente a la generación de efectivo del Grupo durante el ejercicio y a la reducción de las líneas de financiación, que también estuvo vinculada al sólido balance y a la posición de efectivo del Grupo.

Millones de euros	2024	2023	Movimiento
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.828	6.837	2.991
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	3.400	4.412	(1.012)
Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas	134	375	(241)
Total	13.362	11.624	1.738

Líneas de liquidez

Durante el ejercicio, el Grupo suscribió una nueva línea de crédito renovable ("RCF", por sus siglas en inglés) garantizada a cinco años y vinculada a la sostenibilidad por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.900 millones de euros), a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de las cuales tiene límites independientes. Como consecuencia, el Grupo canceló su línea de crédito renovable garantizada de 1.755 millones de dólares estadounidenses (1.600 millones de euros) y British Airways canceló sus dos líneas de financiación del Export Development Guarantee Facilities parcialmente garantizadas por el UK Export Finance de 1.000 millones de libras esterlinas (valor total: 2.400 millones de euros). Las tres líneas de financiación canceladas no se dispusieron en el periodo anterior a la cancelación y la nueva línea de crédito renovable de 3.000 millones de dólares estadounidenses no se había dispuesto a 31 de diciembre de 2024.

Aer Lingus tiene una línea de crédito de 350 millones de euros con el Ireland Strategic Investment Fund ("ISIF", por sus siglas en inglés), que está disponible hasta marzo de 2025. Esta línea de crédito no se había dispuesto a 31 de diciembre de 2024.

El Grupo también dispone de otras líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas, por un importe de 120 millones de euros, lo que eleva el total de las líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2024 a 3.400 millones de euros (2023: 4.412 millones de euros).

El Grupo también cuenta con 134 millones de euros en líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas (2023: 375 millones de euros). El importe concedido a 31 de diciembre de 2024 representa la financiación de dos aeronaves de Iberia, que se utilizará en 2025.

En total, el Grupo tenía 3.534 millones de euros de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2024 (2023: 4.787 millones de euros).

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

Patrimonio neto

No se amplió ni amortizó patrimonio neto durante el ejercicio ni en 2023.

Dividendos y recompra de acciones

En 2024, el Grupo pagó un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción en septiembre. El Consejo ha propuesto un dividendo complementario de 0,06 euros por acción que se pagará después de la Junta General de Accionistas de junio de 2025. No se propuso ni pagó ningún dividendo en 2023.

En noviembre de 2024, el Grupo anunció una recompra de acciones por valor de 350 millones de euros, que se completará antes del final de febrero de 2025.

En febrero de 2025, el Grupo anunció su intención de devolver hasta 1.000 millones de euros de exceso de capital a nuestros accionistas en un plazo máximo de hasta 12 meses, gracias a la significativa generación de flujos de efectivo del Grupo.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos en el marco de la Gestión de Riesgos Empresariales (“ERM”, por sus siglas en inglés) del Grupo. El Consejo de IAG supervisa el entorno de riesgos y exige a la dirección que tenga en cuenta los cambios que influyen o repercuten en el rendimiento, las operaciones y la cadena de suministro del Grupo, el programa de transformación o el sector de la aviación. Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta la resiliencia operativa y técnica en todas sus aerolíneas, la capacidad de mantenimiento y los requisitos de recursos especializados; el estado de los mercados financieros; los cambios en la combinación de clientes y la adaptación de la red de rutas; el riesgo político y los cambios gubernamentales, incluidos los posibles cambios de políticas con nuevos Gobiernos, el ritmo de transformación; la implementación de la inteligencia artificial (IA) y las habilidades futuras; la gestión de la base de costes; el panorama de las relaciones laborales del Grupo y los retos para asegurar los convenios colectivos; y el compromiso de las personas y la captación de talento y experiencia para llevar a cabo la digitalización, la transformación integral de dominios y el cambio cultural. Durante el ejercicio, la dirección ha llevado a cabo una revisión de los principales riesgos del Grupo, para volver a evaluar los eventos o escenarios, en particular las combinaciones de riesgos, que podrían crear amenazas crecientes o emergentes. Como resultado, el Grupo informará ahora de once riesgos principales en su Informe y cuentas anuales de 2024. El marco de ERM del Grupo seguirá adaptándose y evolucionando de acuerdo con las necesidades del negocio y de nuestros grupos de interés. Esto permite al Grupo y a sus negocios responder a los cambios en el entorno de riesgo externo y apoyar el ritmo y la escala de la transformación empresarial, en consonancia con la tolerancia al riesgo del Consejo.

Cuando se han necesitado medidas adicionales, el Consejo ha tenido en cuenta posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o factible, el Grupo ha implementado o confirmado planes que abordarían esos riesgos o los mantendrían dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo. De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2023, dado el entorno actual, se describen a continuación los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus posibles implicaciones para el Grupo.

Marca, cliente y competencia

La resiliencia operativa y la satisfacción del cliente sustentan la confianza del cliente. La fiabilidad y la coherencia en la prestación de servicios y la entrega de productos, incluida la puntualidad (on-time performance, “OTP”, por sus siglas en inglés), y la atención al cliente durante las interrupciones son elementos clave del valor de la marca y de la experiencia de cada cliente. El Grupo continúa mejorando sus capacidades de gestión de interrupciones y comunicación con los clientes, dada la magnitud de las interrupciones externas en curso debido a las restricciones del Control de Tráfico Aéreo (“ATC”, por sus siglas en inglés), la falta de resiliencia en los aeropuertos con limitación de capacidad y los problemas de resiliencia de terceros en todo el sector, en particular en lo que respecta a la disponibilidad de aeronaves y la fiabilidad de los motores. El compromiso de nuestros empleados como embajadores del servicio al cliente para ofrecer un excelente servicio al cliente, junto con la inversión en nuevas propuestas de flota, cabina y servicios, contribuye a garantizar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo. El Grupo continúa asegurándose de que sus compañías operadoras adapten y centren sus modelos de negocio, productos y propuestas al cliente para satisfacer los cambios en las expectativas y necesidades de los clientes (incluidos aquellos con necesidades adicionales). Se sigue supervisando el potencial de efectos distorsionadores de las políticas gubernamentales o los impuestos específicos de la aviación u otras medidas regionales o específicas de cada país en el entorno competitivo.

Terceros críticos en la cadena de suministro

El sector de la aviación sigue viéndose afectado por las interrupciones en las cadenas de suministros globales, que ha repercutido en las entregas de nuevas aeronaves; la disponibilidad y fiabilidad de motores y componentes; la disponibilidad de recursos o la amenaza de huelgas en terceros críticos y servicios aeroportuarios; la resiliencia de los aeropuertos, en particular los de Londres, y su capacidad para adaptarse a un entorno de alta demanda con una creciente congestión aeroportuaria; y la

capacidad y restricciones del ATC, especialmente dada la escasez de personal cualificado y los fenómenos meteorológicos. Los plazos de recuperación prolongados siguen afectando a la capacidad de las aerolíneas del Grupo para cumplir los horarios de vuelo según lo previsto. Además, la imposición de nuevos regímenes arancelarios amplios podría suponer una mayor presión sobre las cadenas de suministros globales, en particular para la producción de aeronaves y motores, o crear entornos de costes inflacionistas. El Grupo evalúa de forma proactiva la capacidad operativa de sus programas y sigue trabajando con todos los proveedores críticos para comprender cualquier posible interrupción en sus cadenas de suministros que pudiera afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes críticos o a la fiabilidad de servicios críticos, en particular servicios de aplicaciones y redes de terceros.

Entorno económico, político y regulatorio

El riesgo geopolítico y la incertidumbre siguen siendo elevados y los acontecimientos macroeconómicos más amplios pueden seguir impulsando la volatilidad del mercado, lo que afectará a la demanda. El Grupo continúa vigilando las implicaciones para el comercio y cualquier imposición de aranceles que pueda alterar los mercados o la confianza económica e impulsar la inflación de costes. El aumento de la regulación y la intervención política provocan un aumento de los costes y afectan a la capacidad de las aerolíneas para establecer la capacidad y los precios, lo que puede afectar a las fuentes de ingresos y al modelo de negocio del Grupo. El auge de los Gobiernos populistas y las políticas gubernamentales a nivel mundial conllevan un aumento del proteccionismo que podría dar lugar a una distorsión del mercado o de la competencia y a una tendencia a un mayor escrutinio por parte de los reguladores y las autoridades fiscales, lo que podría suponer cambios que aumenten los costes para las aerolíneas. Los conflictos en curso, las guerras y el aumento de las tensiones siguen provocando restricciones del espacio aéreo y congestión de los flujos hacia Asia. El Grupo también tiene en cuenta los cambios de Gobierno en mercados clave y las implicaciones para el comercio, la salud económica respectiva y la forma en que los gobiernos ven la industria de la aviación, con elecciones y cambios de Gobierno en el Reino Unido, Irlanda y Estados Unidos en 2024.

Resiliencia operativa y de TI

La escasez en la cadena de suministro, las restricciones del espacio aéreo y del ATC, la disponibilidad de recursos con licencia y experiencia, incluidos ingenieros y pilotos, los conflictos laborales o huelgas, combinados con la escasez de disponibilidad de bienes en la cadena de suministro, especialmente motores, y restricciones del espacio aéreo y del ATC, pueden afectar al entorno operativo y a la experiencia del cliente de las aerolíneas del Grupo. Esto aumenta los costes de funcionamiento de las operaciones para proporcionar una mayor resiliencia, además de afectar a los costes y operaciones de los negocios de los que depende el Grupo. Se han incorporado reservas y resiliencia adicionales en las redes de las aerolíneas. El Grupo continúa con su ambicioso programa de transformación de la infraestructura de TI para modernizar y digitalizar sus activos de TI. 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, con el objetivo de minimizar las interrupciones no planificadas.

Personas, cultura y relaciones con los empleados

Nuestro personal y su compromiso, su apetito cultural y su mentalidad de cambio son fundamentales para el rendimiento actual y el éxito futuro del Grupo. La escasez de personal técnico con licencia en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega del mantenimiento, a menos que se puedan asegurar los niveles de recursos. Además, la entrada de pilotos en las aerolíneas del Grupo es fundamental para mantener la resiliencia de las operaciones y cumplir con los planes de crecimiento futuros. En todo el Grupo existen convenios colectivos con varios sindicatos. Cuando los acuerdos están abiertos y existe una amenaza de conflicto laboral, nuestras compañías operadoras entablan conversaciones con los sindicatos, así como con los Gobiernos y los tribunales laborales cuando procede, para abordar las preocupaciones que surgen en las negociaciones, gestionar las interrupciones a los clientes y permitir a las aerolíneas asegurar acuerdos colectivos y un crecimiento sostenibles.

Aviación sostenible

Los planes implementados por los Gobiernos de la UE, del Reino Unido y de EE. UU. para descarbonizar la aviación han dado lugar a la fragmentación de las medidas políticas y el apoyo ofrecido por los Gobiernos a las iniciativas ecológicas en las diferentes regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. La infraestructura y la disponibilidad de combustible de aviación sostenible ("combustibles SAF", por sus siglas en inglés) siguen estando por debajo de la demanda, lo que afecta a la capacidad de cumplir los compromisos de reducción de carbono de la industria de la aviación. Los mandatos y otras medidas fiscales pueden afectar de manera desproporcionada a las aerolíneas del Grupo en comparación con sus competidores. Los requisitos generales de la industria de la aviación exigirán inversiones en infraestructura en todos los mercados para apoyar la producción de combustibles SAF y satisfacer las expectativas de demanda. Los retrasos en la entrada de nuevas flotas en toda la industria también pueden afectar a la eficiencia del combustible.

Transformación, innovación e IA

El Grupo sigue centrándose en su base de costes para compensar los aumentos de precios en la cadena de suministro, en particular los costes de los fabricantes de flotas y motores y los costes adicionales de resiliencia, a fin de garantizar que el Grupo esté bien preparado para cualquier otro contratiempo externo que pueda afectar a la industria de la aviación. Se han identificado oportunidades para la adopción de la IA con el fin de impulsar la eficiencia y obtener mejores conocimientos en todos los negocios del Grupo, con casos de negocio y una implementación sujeta a barreras de seguridad para ayudar a protegerse contra resultados inesperados. El impacto del cambio en las personas y el talento y las habilidades necesarias para el tamaño y la forma futuros de los negocios del Grupo se consideran parte de los programas de transformación e innovación del Grupo.

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 2024 – 31 de diciembre de 2024

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2024	2023
Ingresos de pasajeros		28.274	25.810
Ingresos de carga		1.234	1.156
Otros ingresos	5	2.592	2.487
Ingresos totales	5	32.100	29.453
Gastos de personal	8	6.356	5.423
Gastos de combustible y derechos de emisión	6	7.608	7.557
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		4.135	3.849
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.405	2.308
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		2.729	2.509
Propiedad, TI y otros gastos	6	1.120	1.058
Gastos comerciales		1.082	1.155
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.364	2.063
Ganancia neta por venta de inmovilizado material		(14)	(2)
Diferencias de cambio		32	26
Gastos totales de explotación		27.817	25.946
Beneficio de explotación		4.283	3.507
Gastos financieros	9	(917)	(1.113)
Ingresos financieros	9	404	386
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	9	(237)	(11)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	9	63	103
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera		(127)	176
Otros ingresos no operativos	9	94	8
Gastos totales no operativos netos		(720)	(451)
Beneficio antes de impuestos		3.563	3.056
Impuestos	10	(831)	(401)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.732	2.655
Atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		2.732	2.655
Participaciones no dominantes		-	-
		2.732	2.655
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	11	55,7	53,8
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	11	55,5	50,6

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2024	2023
<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	30d	53	(195)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	30d	69	(142)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas	33	24	(120)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	33	48	82
Diferencias por conversión de moneda extranjera	33	118	18
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	19	(19)	127
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio		(44)	(119)
Revalorización de obligaciones por prestaciones post-empleo	34	206	(1.076)
Revalorización de provisiones para empleados a largo plazo		(70)	(18)
Otro beneficio/(pérdida) global total del ejercicio, neto de impuestos		385	(1.443)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		2.732	2.655
Beneficio global total del ejercicio		3.117	1.212
El beneficio global total es atribuible a:			
Accionistas de la sociedad dominante		3.117	1.212
Participaciones no dominantes	33	-	-
		3.117	1.212

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 2024	A 31 de diciembre de 2023 ^{1,2}
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	13	21.132	19.776
Activos intangibles ¹	17	3.642	3.332
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	18	44	47
Otras inversiones en patrimonio	19	190	188
Activos por retribuciones a empleados	34	1.711	1.380
Instrumentos financieros derivados	30	229	42
Activos por impuestos diferidos	10	754	1.202
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes ¹	20	916	762
		28.618	26.729
Activos corrientes			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	16	5	-
Existencias	21	617	494
Deudores comerciales	20	1.774	1.559
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes ¹	20	2.336	1.821
Activos por impuestos corrientes	10	231	159
Instrumentos financieros derivados	30	395	81
Depósitos remunerados a corto plazo	22	1.639	1.396
Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	8.189	5.441
		15.186	10.951
Total activos		43.804	37.680
Patrimonio neto			
Capital suscrito	31	497	497
Prima de emisión	31	7.770	7.770
Acciones propias		(287)	(100)
Otras reservas		(1.810)	(4.895)
Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		6.170	3.272
Participaciones no dominantes	33	6	6
Total patrimonio neto		6.176	3.278
Pasivos no corrientes			
Deudas financieras ²	26	13.870	13.105
Obligaciones por retribuciones a empleados	34	135	175
Pasivos por impuestos diferidos	10	254	4
Provisiones	27	3.302	2.831
Ingresos diferidos	24	203	257
Instrumentos financieros derivados	30	102	106
Otros pasivos a largo plazo	25	401	219
		18.267	16.697
Pasivos corrientes			
Deudas financieras ²	26	3.475	2.977
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	23	6.149	5.590
Ingresos diferidos	24	8.333	7.766
Instrumentos financieros derivados	30	194	461
Pasivos por impuestos corrientes	10	11	2
Provisiones	27	1.199	909
		19.361	17.705
Total pasivos		37.628	34.402
Total patrimonio neto y pasivos		43.804	37.680

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de los Activos relacionados con el carbono. No hay impacto en el total de activos ni de pasivos del Grupo. Para obtener más información, véase la nota 2.

2 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual del bono convertible entre Deudas financieras no corrientes y Deudas financieras corrientes como consecuencia de la revisión de la NIC 1 vigente a partir del 1 de enero de 2024. Para obtener más información, véase la nota 2.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2024	2023 ¹
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Beneficio de explotación		4.283	3.507
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.364	2.063
Ganancia neta por venta de inmovilizado material		(14)	(2)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(35)	(48)
Costes de servicio de planes de pensiones	34	20	18
Aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono) ¹	35	282	25
Compra de activos relacionados con el carbono neta de la variación de las obligaciones relacionadas con el carbono ¹	35	62	(50)
Diferencias de cambio no realizadas		27	51
Otros movimientos	35	107	111
Intereses pagados		(764)	(1.005)
Intereses percibidos		367	365
Impuestos pagados		(245)	(291)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante		6.454	4.744
Aumento en deudores comerciales		(189)	(272)
Aumento en existencias		(115)	(140)
Aumento en otros deudores y activos corrientes (excluidos activos relacionados con el carbono) ¹		(580)	(388)
Aumento en acreedores comerciales		121	258
Aumento en ingresos diferidos		336	212
Aumento en otras cuentas por pagar y pasivos corrientes		345	188
Variación neta en el capital circulante		(82)	(142)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		6.372	4.602
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles ¹	35	(2.816)	(3.282)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles		584	1.080
Fondos por venta de inversiones		-	11
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo		(215)	(985)
Pago por rescisión del contrato con Air Europa Holdings ²		(50)	-
Otros movimientos de inversión		(5)	15
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(2.502)	(3.161)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación			
Fondos procedentes de deudas financieras	35	1.474	1.001
Amortización de deudas financieras	35	(410)	(4.268)
Amortización de pasivos por arrendamiento	35	(1.737)	(1.731)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	35	(151)	(119)
Adquisición de acciones propias		(202)	(77)
Dividendo pagado		(149)	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		(1.175)	(5.194)
Aumento/(disminución) netos de efectivo y activos líquidos equivalentes		2.695	(3.753)
Diferencias netas por cambio de divisa		53	(2)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		5.441	9.196
Efectivo y activos líquidos equivalentes al cierre del ejercicio	22	8.189	5.441
Conciliación del efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados totales			
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	22	8.189	5.441
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	22	1.639	1.396
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	22	9.828	6.837

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de los activos relacionados con el carbono. En la nota 2 se ofrece más información.

2 Para obtener más información, véase la nota 3.

Para obtener 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

Correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Capital suscrito (nota 31)	Prima de emisión (nota 31)	Acciones propias (nota 31)	Otras reservas (nota 33)	Ganancias acumuladas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes (nota 33)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2024	497	7.770	(100)	(1.996)	(2.899)	3.272	6	3.278
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	2.732	2.732	-	2.732
Otro beneficio global del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible y derechos de emisión	-	-	-	93	-	93	-	93
Diferencias de cambio	-	-	-	3	-	3	-	3
Gastos financieros	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	(16)	-	(16)	-	(16)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	53	-	53	-	53
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	(19)	-	(19)	-	(19)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	24	-	24	-	24
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	48	-	48	-	48
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(44)	-	(44)	-	(44)
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	-	118	-	118	-	118
Revalorización de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	206	206	-	206
Revalorización de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	(70)	(70)	-	(70)
Beneficio global total del ejercicio	-	-	-	249	2.868	3.117	-	3.117
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	-	-	-	60	-	60	-	60
Coberturas transferidas y registradas en existencias	-	-	-	10	-	10	-	10
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	-	90	90	-	90
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	24	-	(32)	(8)	-	(8)
Adquisición de acciones propias	-	-	(211)	-	-	(211)	-	(211)
Dividendo	-	-	-	-	(147)	(147)	-	(147)
Dividendo de una filial	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
A 31 de diciembre de 2024	497	7.770	(287)	(1.688)	(122)	6.170	6	6.176

Correspondiente al 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 patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	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 y derechos de emisión	-	-	-	(81)	-	(81)	-	(81)
Diferencias de cambio	-	-	-	(20)	-	(20)	-	(20)
Gastos financieros	-	-	-	(35)	-	(35)	-	(35)
Ineficacia 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
Revalorización de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(1.076)	(1.076)	-	(1.076)
Revalorización 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 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

NOTAS A LAS CUENTAS

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

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 inversiones del Grupo, figura una lista de las filiales del Grupo.

Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres, así como en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (las "bolsas españolas") a través del 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, incluyendo los activos y las obligaciones por retribuciones a empleados, el bono convertible de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio que se valoran a valor razonable. Los estados contables y las notas a los estados financieros correspondientes al ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

El Consejo de Administración aprobó los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 y autorizó su publicación el 27 de febrero de 2025.

Cambios en la presentación de resultados

Activos relacionados con el carbono y obligaciones relacionadas con el carbono

En el transcurso de 2024, con el aumento de la importancia del Régimen de comercio de derechos de emisión ("ETS", por sus siglas en inglés) y la introducción del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ("CORSA", por sus siglas en inglés) a partir del 1 de enero de 2024, el Grupo ha optado por introducir una serie de modificaciones en su presentación y declaración de los activos y las obligaciones del Grupo en materia de emisiones:

- Los derechos de emisión adquiridos, que anteriormente se presentaban dentro de los Activos intangibles, se han reclasificado como Activos relacionados con el carbono y otros activos, para reflejar su naturaleza operativa;
- Los derechos de emisión adquiridos que se prevé extinguir o retirar en los 12 meses siguientes a la fecha del balance se han clasificado ahora como activos corrientes; y
- La presentación de estos derechos de emisión adquiridos en el Estado de flujos de efectivo se ha reclasificado de Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles, dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión, a una partida separada dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación. Esta reclasificación coincide con el reconocimiento de dichos gastos dentro del Beneficio de explotación en la Cuenta de resultados.

En la nota 4 se presenta el desglose entre los regímenes de emisión, tanto para los activos como para las obligaciones asociadas.

Como consecuencia de estos cambios, el Balance de situación a 31 de diciembre de 2023 y el Estado de flujos de efectivo para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 se han actualizado para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Para obtener más información, véase la nota 37.

Balance de situación: presentación del bono convertible

El 31 de octubre de 2022, la IASB publicó las modificaciones de la NIC 1 - Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes (las "Modificaciones"), que el Grupo ha adoptado a partir del 1 de enero de 2024. Las Modificaciones exigen que el bono convertible de 825 millones de euros que vence en 2028 se reclasifique del pasivo no corriente al pasivo corriente, reclasificándose también la presentación comparativa a 31 de diciembre de 2023.

Las Modificaciones exigen que, cuando la característica de conversión de un instrumento convertible no cumpla los criterios de reconocimiento para su presentación separada dentro del patrimonio neto, y cuando los titulares de los bonos asociados tengan el derecho irrevocable de ejercer la característica de conversión en los 12 meses siguientes a la fecha del balance, dichos instrumentos convertibles se presenten como corrientes.

En consecuencia, el Balance de situación del ejercicio anterior incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de Deudas financieras no corrientes y corrientes. Para obtener más información, véase la nota 37.

Principio de empresa en funcionamiento

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo contaba con una liquidez total de 13.362 millones de euros (31 de diciembre de 2023: liquidez total de 11.624 millones de euros), formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por un total de 9.828 millones de euros, líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas de 3.400 millones de euros y otros 134 millones de euros de líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas. A 31 de diciembre de 2024, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deudas.

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 2024. El plan de negocio considera la opinión del Consejo y de la dirección sobre la capacidad, en función del impacto potencial de los entornos económicos y geopolíticos generales en 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 2026 incluyen lo siguiente:

- El Grupo ha supuesto que las líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas de 3.400 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 2.193 millones de euros a 31 de marzo de 2026;
- El Grupo ha asumido que las líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas de 134 millones de euros, relacionadas con estructuras de financiación específicas para aeronaves, se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;

- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 15, 2.651 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 31 de marzo de 2026;
- El Grupo ha supuesto que el bono de 500 millones de euros con vencimiento en marzo de 2025 no se refinanciará;
- El Grupo ha incorporado el reembolso, como se detalla en la nota 38, antes del vencimiento, de 577 millones de euros del bono de 500 millones de euros con vencimiento en 2027 y del bono de 700 millones de euros con vencimiento en 2029;
- 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 el 100%; es decir, 1.001 millones de euros, de la financiación para aeronaves necesaria que aún no está concedida, para ajustarse al calendario y los pagos de las entregas de aeronaves que espera financiar, incluidas las aeronaves entregadas en 2024 cuya financiación no estaba asegurada en la fecha del balance;
- El pago por parte de IAG Loyalty y la recuperación por parte de British Airways, de 673 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente, de IVA a la Agencia Tributaria Británica (“HMRC”, por sus siglas en inglés) en el Reino Unido con el fin de presentar alegaciones a la opinión de la HMRC sobre la contabilidad adecuada que se debe aplicar (para obtener más información, véase la nota 10g); y
- La rentabilidad para el accionista detallada en la nota 38.

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 pasajeros por asientos kilómetro ofertados (AKO); 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 e Iberia tendrían que utilizar parcialmente las partes que les corresponden de la línea de crédito renovable disponible en dólares estadounidenses (para obtener más información, véanse las notas 3 y 29f). 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 los 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 2024.

Consolidación

Los estados financieros consolidados 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 adaptarse 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 sigue 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. La contraprestación pagada 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 las 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 de la contraprestación pagada 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”). En el marco de cada una de estas estructuras de financiación, se establecen una o varias compañías (el “Emisor de EETC”) para facilitar dicha financiación en nombre de entidades inversoras no vinculadas. En algunas de estas estructuras de financiación se establecen vehículos con fines especiales (“SPV del Arrendador”, por sus siglas en inglés) 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, cuando corresponda, 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 no vinculadas 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 las correspondientes aeronaves financiadas. 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 ni los SPV del Arrendador y, por tanto, no los consolida.

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

Acuerdos de Negocio Conjunto

El Grupo ha establecido varios acuerdos contractuales conjuntos con compañías aéreas ajenas al Grupo, comúnmente denominados Acuerdos de Negocio Conjunto, que permiten al Grupo y a las compañías aéreas implicadas cooperar en vuelos entre destinos concretos y en el reparto de los ingresos resultantes. Estos Acuerdos de Negocio Conjunto no están estructurados a través de entidades jurídicas separadas. Cada uno de estos acuerdos incluye un año de referencia en el que las compañías aéreas que forman parte de dicho acuerdo determinan su participación en los ingresos totales generados en los vuelos mencionados dentro de un ejercicio fiscal. El impacto resultante de los ingresos compartidos se presenta neto dentro de los Ingresos de pasajeros en la Cuenta de resultados.

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 valoran en la divisa funcional, que es 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 Operaciones y saldos

Las operaciones realizadas en moneda extranjera se reconocen inicialmente en la moneda funcional aplicando el tipo de cambio vigente en la fecha de la operación. 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 (Gasto)/ ingreso 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, la 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 al coste. El Grupo aplica una política que consiste en no revalorizar el inmovilizado material. La depreciación se calcula para amortizar 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 en comparación con los valores de mercado vigentes de activos de antigüedad equivalente, y las tasas de depreciación se ajustan en consecuencia 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 a plazo previos a la entrega (también denominados "pagos por anticipado"). Los activos de flota en propiedad y los activos por derecho de uso se desglosan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tipos calculados 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 (en función 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 discreción del Grupo, y 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 a la que se refieren.

b Otro inmovilizado material

Los inmuebles en propiedad, excepto los terrenos en propiedad, se deprecian de forma lineal durante su vida útil prevista, en periodos que no excedan 50 años. Los activos por derecho de uso derivados de inmuebles arrendados se deprecian linealmente a lo largo del periodo de arrendamiento. El equipo se deprecia de forma lineal en periodos comprendidos entre cuatro y 20 años.

c Intereses capitalizados sobre activos en construcción

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 generan.

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 indemnizaciones por pérdida de ingresos 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 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 o mayores gastos de explotación, se recibe antes de la entrega asociada de la aeronave o del motor, el Grupo reconoce el importe dentro de Otros acreedores hasta el momento en que se entrega la aeronave o el 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 formaliza 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 durante 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 pasivos por arrendamiento con el correspondiente activo por derecho de uso en la fecha en la que el activo arrendado pasa a estar a disposición del Grupo para su uso.

Pasivos por arrendamiento

Los pasivos por arrendamiento 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 por cobrar; 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 por realizar en virtud de las opciones de prórroga razonablemente ciertas.

Los pagos por arrendamientos de aeronaves 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 por 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 aeronaves, esta información puede generalmente 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 no son significativos. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, se utilizan los tipos de interés incrementales del endeudamiento de la entidad del Grupo.

Cada pago por arrendamiento se desglosa en principal y coste de financiación. El coste de financiación se imputa a 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 arrendamiento se incrementa para reflejar los intereses devengados y se reduce por los pagos por arrendamiento efectuados.

El valor contable de los pasivos por arrendamiento 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) o si se producen cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependan de un índice o tipo.

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora al coste, incluyendo 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 cualquier incentivo de arrendamiento recibido, y cualquier coste directo inicial.

Asimismo, al inicio de un contrato, el activo por derecho de uso incorporará unos costes de reparación y devolución que se consideran 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.

Importes excluidos del reconocimiento como activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento

El Grupo ha optado por no registrar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento correspondientes a alquileres a corto plazo con un plazo igual o inferior a 12 meses (y cuando no se prevea la renovación de dichos arrendamientos a corto plazo) y a arrendamientos de activos de escaso valor. 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 escaso valor comprenden equipos informáticos específicos y mobiliario de oficina. Los pagos asociados a los arrendamientos a corto plazo y a los arrendamientos de activos de escaso valor se reconocen de forma lineal como gastos en la Cuenta de resultados.

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 de los pagos por arrendamientos que dependen de un índice o tipo, el pasivo por arrendamiento se vuelve a valorar y se ajusta con respecto al activo por derecho de uso. Estos pagos variables por arrendamiento se cargan en la Cuenta de resultados según se producen.

Existen opciones de prórroga en varios arrendamientos de aeronaves, inmuebles y equipos en todo el Grupo y estas se reflejan en los pasivos por arrendamiento cuando el Grupo está razonablemente seguro de que ejercerá la opción.

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 o al final del plazo de arrendamiento. Si tal opción de recompra existe en el contrato, independientemente de que el Grupo tenga o no la intención de ejercerla, se considera que la venta no se ha producido. 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 considera que se ha producido 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 se considera que no se ha producido 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 arrendamiento

Los pagos asociados a pasivos 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 las actividades de inversión y la parte de los fondos que supera el valor razonable se presenta dentro de las actividades de financiación;
- Los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por arrendamiento se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de financiación;
- Los pagos de intereses correspondientes a pasivos por arrendamiento se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades de explotación;
- Los pagos relacionados con elementos variables de un arrendamiento, arrendamientos a corto plazo y activos de escaso valor se presentan dentro de los flujos de efectivo de las actividades de explotación; y
- Las ganancias o pérdidas no monetarias derivadas de las operaciones de venta y posterior arrendamiento financiero se presentan dentro de los flujos de efectivo de las 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 correspondiente 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 propiedad 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 propiedad, entonces el arrendamiento se clasifica como financiero; de lo contrario, se clasifica como operativo.

f Mantenimiento, reparaciones y revisión

Aeronaves en propiedad

Los gastos significativos de mantenimiento, reparación y revisión, 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 los principales eventos de mantenimiento, reparación y revisión o el final de la vida útil del activo.

En el momento del reconocimiento inicial de una aeronave, un componente de dichos costes se atribuye al componente de mantenimiento pesado implícito de activos tales como los motores. El componente de mantenimiento pesado implícito se deprecia a lo largo del periodo que transcurre hasta el siguiente evento de mantenimiento importante.

Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de los activos de la flota en propiedad se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente, consignados dentro de los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

Aeronaves arrendadas

En virtud de cada contrato de arrendamiento, el Grupo se compromete contractualmente a devolver el fuselaje, los motores y ciertos otros activos en un estado determinado o a compensar al arrendador en función del estado de dichos activos en el momento de su devolución al arrendador.

En consecuencia, el Grupo registra una provisión para los principales eventos de mantenimiento, reparaciones y revisión, incluidos los de 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. El gasto correspondiente se registra en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota a lo largo del periodo correspondiente según se acumula la provisión. Cualquier cambio posterior en la valoración se reconoce en la Cuenta de resultados. Cuando se realiza el evento de mantenimiento, reparación o revisión, la provisión asociada se da de baja.

Las obligaciones para grandes reparaciones que surgen al inicio del arrendamiento y que no dependen del uso del activo o del paso del tiempo se reconocen como una provisión por el coste total previsto del cumplimiento de dichas obligaciones con el importe correspondiente reconocido como un componente separado del activo por derecho de uso. El activo por derecho de uso asociado se deprecia a lo largo del plazo de arrendamiento. Cualquier cambio posterior en la estimación relativa a dichos costes se refleja tanto en la provisión como en el activo por derecho de uso, y el ajuste del activo por derecho de uso se deprecia a lo largo del plazo de arrendamiento restante.

Todas las demás piezas de repuesto y costes relacionados con el mantenimiento de la flota arrendada se cargan en la Cuenta de resultados cuando se consumen o cuando se incurre en ellos, respectivamente, dentro de los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

Contratos *power by the hour* (pago por consumo)

Algunos de los contratos de mantenimiento del Grupo, tanto para las aeronaves en propiedad como para las arrendadas, transfieren el riesgo y la obligación legal de realizar la actividad de mantenimiento a terceros proveedores de servicios, a los que el Grupo paga en función de la utilización del activo. El uso asociado del activo da lugar a un gasto, a medida que se incurre en horas de vuelo y en función del número de despegues y aterrizajes, en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

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 durante un plazo indefinido no se amortizan, sino que se evalúan 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 evalúan anualmente a efectos de deterioro.

d Derechos de aterrizaje

Los derechos de aterrizaje adquiridos en combinaciones de negocios 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 del Reino Unido y de la UE se amortizan de forma lineal en un periodo no superior a 20 años. Los derechos de aterrizaje capitalizados que se encuentran dentro del 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 negocios 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 concluye 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 Activos y obligaciones relacionados con el carbono

Para uso propio

En la medida en que una compañía operadora emite CO₂ equivalente, asume una obligación ETS, una obligación CORSIA o una obligación de compensación voluntaria de carbono ante las autoridades competentes. Cuando una compañía operadora compra derechos de emisión ETS, unidades de emisión CORSIA y unidades de compensación voluntaria de emisiones de carbono, estos importes se reconocen al coste y se registran en el epígrafe de Activos relacionados con el carbono y otros activos.

Los activos relacionados con el carbono no se revalorizan 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 o unidades de emisión, con objeto de compensar las emisiones, la obligación se reconoce al coste medio ponderado del activo relacionado con el carbono. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora no ha adquirido todavía derechos de emisión o unidades de emisión, con objeto de compensar las emisiones, la obligación se reconoce al precio de mercado de los derechos de emisión o unidades de emisión, necesarios en la fecha del balance. Cuando se reconoce la obligación, se registra el importe correspondiente en la Cuenta de resultados, en Gastos de combustible y derechos de emisión.

Las obligaciones del Grupo en materia de emisiones, reconocidas como Obligaciones relacionadas con el carbono en el epígrafe de Provisiones, se extinguen cuando los certificados de emisión asociados se entregan o retiran a las autoridades pertinentes. En el caso de las obligaciones ETS, el momento de la entrega de los derechos de emisión ocurre generalmente en un plazo de 12 meses desde la fecha del balance. En el caso de las obligaciones CORSIA, el momento de la retirada de los derechos de emisión es una vez cada tres años, y la primera retirada para el periodo de cumplimiento de 2024 a 2026 está prevista para 2028 (aunque las entidades pueden acordar con sus autoridades competentes retirar las unidades de emisión antes).

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión determinados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo por derechos de emisión se mantiene en el epígrafe de Activos relacionados con el carbono del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación equivalente 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 determinados 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 poder detectar una posible reversión del deterioro en cada fecha del balance.

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 pueda 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 al coste y se amortizan de forma lineal a lo largo de su vida económica, o bien 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 una 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 un acuerdo, que existe exclusivamente cuando las decisiones sobre las actividades pertinentes exigen el consentimiento unánime de las partes que comparten el control. Los aspectos que se tienen en cuenta para determinar la influencia significativa o el control conjunto son similares a aquellos que son necesarios 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 enajenadas durante el ejercicio se registran con respecto al periodo correspondiente de propiedad.

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 al coste amortizado, al valor razonable con cargo al Estado de resultado global o a valor razonable con cargo a la Cuenta de resultados. Los activos 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 en el momento del reconocimiento inicial depende de las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos financieros y del modelo de negocio del Grupo para su gestión.

Para que un activo 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 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 establece cómo gestiona sus activos 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 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 clasificados y valorados a valor razonable con cambios en el Estado de resultado global se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo tanto de cobrar los flujos de efectivo contractuales como de vender los activos financieros.

Préstamos a largo plazo

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado.

Deuda convertible

Los bonos convertibles se clasifican de dos formas: como instrumentos financieros compuestos o como instrumentos financieros híbridos, en función 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 de 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 componente de patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior. Los gastos por intereses relacionados con el elemento de 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 de 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 de Deudas financieras. 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 el Estado de 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 momento del reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan de manera irrevocable 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 operaciones en la fecha del balance.

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

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 del balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas sobre activos financieros a coste amortizado en función de 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 el 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 del 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 activos líquidos equivalentes

El efectivo y 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 estén 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 revalorización 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 operación 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 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 dentro de una relación 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 afecte a 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 los 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 neto. 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 operación 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 se reestructura, si aún se espera que ocurra la operación inicial prevista, la posible ganancia o pérdida acumulada se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de efectivo hasta que la partida cubierta afecte a 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 cubierta subyacente afecte a 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 arrendamiento. 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 por diferencias 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 prevista altamente probable se evalúan para comprobar su eficacia y, en consecuencia, 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 proporción de 1:1.

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 del balance 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 las condiciones 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; y
- 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) materializadas/no materializadas 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 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 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 aeronaves en la que los derivados sobre moneda extranjera se designan como 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 pasajeros 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 la partida cubierta.

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 esenciales 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.

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 ni 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. Las prestaciones por pensiones dependen de las normas del plan de pensiones y de la legislación pertinente en materia de pensiones, incluida la legislación aplicable.

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 del 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 los impuestos relacionados, o la 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 la oferta 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 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 u obligaciones de indemnización 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 las aportaciones y los pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revalorizaciones, 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 revalorizaciones 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 Grupo rescinde el contrato laboral 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 la 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 revalorizaciones de las provisiones se efectúan por cambios en las hipótesis financieras y se registran en el Estado de resultado global. El Grupo registra los cambios en el Estado de resultado global cuando las hipótesis relativas a las elecciones que deben realizar las personas 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 tributarias, 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 las diferencias temporarias se deban al reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la operación, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales y no da lugar a diferencias fiscales temporarias deducibles y tributables iguales;
- 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 estas 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 beneficios fiscales futuros 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 materializarse 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.

Reforma fiscal internacional: implementación del Pilar Dos

El 23 de mayo de 2023, el IASB emitió las modificaciones de la NIC 12 - Reforma fiscal internacional: reformas del modelo del Pilar Dos, con vigencia para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2023. Las modificaciones de la NIC 12 proporcionan una exención obligatoria temporal del reconocimiento de los saldos de impuestos diferidos derivados de la implementación de la legislación del Pilar Dos. El Grupo ha aplicado una solución temporal de obligado cumplimiento para la contabilidad de impuestos diferidos por los impactos del impuesto complementario y lo contabiliza como un impuesto corriente cuando se produce.

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 los servicios de los 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 imputa a la Cuenta de resultados durante el periodo en que se consolida el derecho a las opciones. En cada fecha del 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 operación directamente atribuibles, se reconoce como una deducción del patrimonio neto dentro de la reserva para acciones propias. Cuando se venden o se vuelven a emitir acciones propias, el importe percibido se reconoce como un aumento del patrimonio neto y la ganancia o pérdida resultante de la operación 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 criterios siguientes: (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 vaya a necesitar una salida de recursos económicos para liquidar la obligación. Cuando no se ha considerado probable que se vaya a necesitar una salida de recursos económicos para liquidar 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 liquidar la obligación en cada fecha del balance.

Las indemnizaciones por despido de empleados y otras prestaciones para empleados se registran para la tripulación de vuelo que, cumpliendo determinadas condiciones, tiene la opción de ser puesta en reserva o de jubilarse anticipadamente. El Grupo está obligado a remunerar a estos empleados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El cálculo lo realizan actuarios independientes cualificados utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Se reconocen otras provisiones relacionadas con los 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 del balance.

El método para determinar las provisiones para demandas judiciales se define en función de cada 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 teniendo en cuenta los resultados alternativos. Cuando una demanda individual es significativa, la divulgación de información cuantitativa se limita de manera que no prejuzgue el resultado de la demanda. Si el efecto es sustancial, los flujos de efectivo futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de esa provisión. Cuando se emplee la 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 pasajeros

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto de pasajeros como de carga. Los ingresos se reconocen cuando se ha prestado el servicio de transporte.

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 vuele 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 en función 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 en función de los términos y las condiciones del billete y del 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 del balance.

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 pasajeros 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 pasajeros; 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 pasajeros.

En relación con los vales, el Grupo también reconoce ingresos calculando la cantidad de vales para los que no se espera que los clientes ejerzan 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 del balance. 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 de pasajeros considerando si tiene una obligación de cumplimiento de 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 ajenas 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 del balance 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 relativo 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 relativo de Avios está basado en el valor de los premios por los que se podrían canjear los Avios. 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 los ejercicios de modelización realizados usando experiencias históricas y las tendencias esperadas futuras en el comportamiento de los clientes hasta la fecha del balance. 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 cumplimiento se realiza proporcionalmente empleando 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 el 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, en función 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 las marcas de Avios y 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. Según la NIIF 15, 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.

Pagos por anticipado

Cuando un socio realiza un pago por adelantado al Grupo que no está vinculado a ninguna obligación de ejecución concreta, el Grupo considera que dichos pagos son pagos por anticipado 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 del balance, 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 similares 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 cumplimiento de prestar servicios al cliente o si la obligación consiste en procurar que los servicios los preste 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 liberación correspondiente 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 en base a 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 las partidas excepcionales y la clasificación de una partida como excepcional la aprueba el Consejo, a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Los resultados financieros del Grupo los supervisan el Comité de Dirección y el Consejo empleando métricas que excluyen las partidas excepcionales para posibilitar la comparativa con periodos de presentación 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, entre otras, 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, operaciones fiscales individuales significativas, y el efecto de la venta, la baja o el 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 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 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, hipótesis y juicios fundamentales

La elaboración de los estados financieros 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 la 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 las estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estas hipótesis subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen prospectivamente.

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:

- Impuestos sobre sociedades (nota 10): periodo durante el cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales históricas;
- Reconocimiento de ingresos (nota 24): supuestos de *breakage* aplicados a los ingresos de pasajeros, los programas de fidelización de clientes y los bonos no canjeados;
- Provisiones para grandes reparaciones y restauración (nota 27): hipótesis clave en las que se basa el valor contable de las provisiones; y
- Obligaciones por prestaciones a los empleados (nota 34): principales hipótesis actuariales del Airways Pension Scheme ("APS") y del New Airways Pension Scheme ("NAPS").

Los juicios que tienen un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de los activos y pasivos en el próximo ejercicio son los siguientes:

- Impuestos sobre sociedades (nota 10): determinar si las investigaciones de la HMRC sobre la contabilidad del IVA de IAG Loyalty dan lugar a una provisión o a un pasivo contingente;
- Arrendamientos (nota 14): determinación del plazo de arrendamiento de los contratos con opciones de renovación y rescisión;
- Otras inversiones en patrimonio (nota 19): determinar si el Grupo tiene influencia significativa sobre Air Europa Holdings; y
- Provisiones para grandes reparaciones y restauración (nota 27): determinación de la política contable para las aeronaves arrendadas.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2024, pero no han tenido un efecto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- Pasivo por arrendamiento en una venta con arrendamiento posterior: modificaciones a la NIIF 16 vigentes para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2024; y
- Comunicación: acuerdos de financiación con proveedores: modificaciones a la NIC 7 y a la NIIF 7 efectivas para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2024.

Además, la Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes y pasivos no corrientes con condiciones pactadas: modificaciones de la NIC 1 es efectiva para los ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2024. Estas modificaciones han tenido un impacto material en los estados financieros consolidados del Grupo, cuyos detalles figuran en la nota 37.

El IASB y el Comité de Interpretaciones de las NIIF ("IFRIC", por sus siglas en inglés) emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de vigencia posterior a la de los presentes estados financieros. 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 ni en los activos netos del Grupo. El Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

- Falta de convertibilidad: modificaciones a la NIC 21 en vigor para los periodos iniciados el o a partir del 1 de enero de 2025; y
- Clasificación y valoración de los instrumentos financieros: modificaciones a la NIIF 9 y a la NIIF 7 en vigor para los periodos iniciados el o a partir del 1 de enero de 2026.

Además, la NIIF 18 (presentación e información a divulgar en los estados financieros) entra en vigor para los periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2027 y sustituye a la NIC 1 (presentación de estados financieros). El Grupo está evaluando actualmente las implicaciones detalladas de la aplicación de la nueva norma en los estados financieros consolidados del Grupo.

3 Cambios y operaciones relevantes en el periodo contable actual

Los resultados y la posición financiera del Grupo se vieron afectados por los siguientes acontecimientos y operaciones relevantes en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024:

- El 14 de junio de 2024, el Grupo suscribió una línea de crédito renovable garantizada, vinculada a la sostenibilidad, de 3.000 millones de dólares estadounidenses a cinco años, con dos opciones de prórroga de un año disponibles previa aprobación de los prestamistas, a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de las cuales tiene límites independientes. A 31 de diciembre de 2024 no se había dispuesto de ninguna cantidad en virtud de la línea de crédito. Simultáneamente a la suscripción de la línea de crédito, el Grupo canceló su línea de crédito renovable garantizada de 1.755 millones de dólares estadounidenses, que vencía parcialmente en marzo de 2025 y el resto en marzo de 2026;
- El 28 de junio de 2024, como consecuencia de la suscripción de la mencionada línea de crédito renovable, British Airways extinguió sus dos líneas de Export Development Guarantee Facility por importe de 1.000 millones de libras esterlinas que estaban parcialmente garantizadas por UK Export Finance y no se habían dispuesto a 28 de junio de 2024 y que vencían por importes iguales en noviembre de 2026 y en septiembre de 2028;
- El 23 de febrero de 2023, el Grupo firmó un acuerdo con Globalia para adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía anteriormente. La adquisición estaba sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. El acuerdo estipulaba que en cualquier momento a lo largo de un periodo de 24 meses a partir de la formalización del acuerdo, si no se obtenían las aprobaciones pertinentes o si el Grupo decidía no proceder con la adquisición, el Grupo estaría obligado a pagar un *break-fee* a Globalia de 50 millones de euros. El 1 de agosto de 2024, el Grupo decidió retirarse de la adquisición. El Grupo ha registrado un gasto excepcional de 50 millones de euros en la partida de Otros ingresos no operativos de la Cuenta de resultados correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024;
- El 1 de agosto de 2024, el Consejo de Administración aprobó un dividendo a cuenta de 0,03 euros por acción, por un importe de 147 millones de euros, que se abonó posteriormente antes del 31 de diciembre de 2024; y
- El 8 de noviembre de 2024, el Grupo anunció un programa de recompra de acciones por valor de 350 millones de euros, que comenzó el 11 de noviembre de 2024. A 31 de diciembre de 2024, el Grupo había comprado 47.854 mil acciones por valor de 156 millones de euros.

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% para 2030 y hasta el 70% para 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 aeronaves más eficientes en el consumo de combustible y de la capacidad para operarlas 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 de pasajeros 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") de la UE, Suiza y el Reino Unido y el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ("CORSIA") de la ONU.

El nivel de incertidumbre sobre el impacto de estos factores aumenta 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 la valoración de los activos y pasivos en los estados financieros.

Estimaciones contables, hipótesis y juicios fundamentales: 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 puedan 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 junto 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 aeronaves, sus motores y sus existencias rotativas asociadas. Estas aeronaves retiradas 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 estas aeronaves, junto con la entrega futura en firme de 171 aeronaves 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 de 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 ni los valores residuales de las aeronaves en el ejercicio actual ni en el anterior a consecuencia de los planes de descarbonización del Grupo.

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

Con respecto a cada unidad generadora de efectivo ("UGE"), 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 (que es 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 aquellos que: (i) el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha del balance, 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 en la fecha del balance.

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 ETS y las unidades CORSIA (todo ello obtenido de información procedente de fuentes o cálculos externos), (iii) la eliminación de los derechos ETS gratuitos actuales por parte de los Estados Miembros de la UE, de Suiza y del 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 de 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 aeronaves eléctricas y de hidrógeno, así como los avances tecnológicos futuros de los motores a reacción y fuselajes; (ii) cualquier ahorro derivado de la transición a unas aeronaves más eficientes en el consumo de combustible excepto las que se encuentran en la flota del Grupo o de los pedidos comprometidos que se entregarán durante el periodo cubierto por el plan de negocio como aeronaves de sustitución; (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 los reglamentos sobre gestión del tráfico aéreo; y (v) los incentivos 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 con el 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, los administradores han 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 de prestaciones previstos.

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 que se derivan de 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 Reconocimiento de Provisiones

En el marco de Flightpath net zero, el Grupo se ha comprometido a reducir sus emisiones netas a cero en 2050 y, en consecuencia, el Grupo ha tenido en cuenta si tal compromiso da lugar a una provisión en la fecha del balance. Para reconocer una provisión, la entidad debe cumplir los siguientes criterios: (i) la entidad tiene una obligación presente como resultado de un suceso pasado, (ii) es probable que sea necesaria una salida de recursos económicos para liquidar la obligación y (iii) puede hacerse una estimación fiable del importe de la obligación.

Aunque el Grupo considera que habrá una salida económica de recursos para cumplir su compromiso Flightpath net zero, estos compromisos se refieren a las emisiones que se produzcan en futuros periodos financieros, independientemente de cuándo se anunciaron dichos compromisos. En consecuencia, el Grupo no considera que los compromisos Flightpath net zero den lugar a una obligación presente como resultado de un hecho pasado y no se ha reconocido ninguna provisión separada en relación con estos compromisos.

f El precio del carbono

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 regímenes las compañías operadoras 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 no líquida del mercado de derechos de emisión, existe incertidumbre sobre el precio futuro de dichos derechos.

Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional

En octubre de 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó el CORSIA, cuyo objetivo es compensar las emisiones de CO₂ relacionadas con el crecimiento del tráfico aéreo internacional a partir del 1 de enero de 2021, con una fase piloto que se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2023. La primera fase de la aplicación del CORSIA comenzó el 1 de enero de 2024 y se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2026, tras lo cual la segunda fase se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2035, medida en periodos contables de tres ejercicios. La primera fase del CORSIA es voluntaria y actualmente 126 Estados han aceptado participar.

La primera fase del CORSIA utiliza las emisiones totales de CO₂ de la aviación civil internacional sobre una base de referencia del 85% del nivel de emisiones de 2019 (el Año de Referencia) para todos los Estados participantes. Los requisitos de compensación se aplican a los vuelos admisibles de CORSIA, que son todos los vuelos internacionales entre Estados participantes, quedando excluidos los siguientes vuelos: (i) los vuelos nacionales, (ii) los vuelos internacionales entre Estados en los que al menos un Estado no se haya ofrecido voluntario para participar en la primera fase, (iii) los vuelos que utilicen combustible SAF y (iv) los vuelos sujetos a diversos acuerdos ETS para evitar la duplicación de las tasas de emisión.

El cálculo y la verificación de los requisitos de compensación en la primera fase los determinará el enfoque sectorial anualmente, y las compañías retirarán sus obligaciones en 2028 (aunque las retiradas pueden producirse antes previo acuerdo con las autoridades nacionales). Según el enfoque sectorial, cada una de las compañías operadoras del Grupo deberá compensar una cantidad de emisiones de CO₂ equivalente a las emisiones generadas en los vuelos elegibles para el CORSIA, multiplicadas por el Factor de Crecimiento Sectorial. El Factor de Crecimiento Sectorial se calcula sobre el total de emisiones mundiales de CO₂ de la aviación generadas en rutas aéreas internacionales entre todos los Estados participantes en un año determinado, dividido entre el total de emisiones sectoriales de CO₂ en el Año de Referencia para las mismas rutas.

Sistemas voluntarios de compensación

El Grupo utiliza determinados sistemas voluntarios de compensación para compensar ciertas emisiones de CO₂, como las generadas por British Airways en vuelos nacionales. El Grupo adquiere certificados de compensación procedentes de una amplia gama de proyectos acreditados. Periódicamente, el Grupo retirará estos certificados de compensación del registro.

Impacto en la información financiera

Como se expone en la nota 2, el Grupo contabiliza la compra de derechos como un aumento en Activos relacionados con el carbono y otros activos 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 liquidar la Obligación relacionada con el carbono. 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. Para aquellas emisiones para las que el Grupo ya ha comprado Activos relacionados con el carbono, 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 del balance.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 y a tal fecha, el Grupo ha registrado lo siguiente en sus estados financieros:

Los activos relacionados con el carbono (presentados como parte de Activos relacionados con el carbono y otros activos en la nota 20) incluyen los siguientes importes:

Millones de euros	2024				2023 ¹			
	Activos ETS	Activos CORSIA	Compensación voluntaria	Total	Activos ETS	Activos CORSIA	Compensación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero	577	-	-	577	407	-	-	407
Compra de activos relacionados con el carbono	242	-	-	242	264	-	-	264
Cancelados/retirados a lo largo del ejercicio	(233)	-	-	(233)	(96)	-	-	(96)
Diferencias de cambio	12	-	-	12	2	-	-	2
Saldo a 31 de diciembre	598	-	-	598	577	-	-	577
Análisis:								
Corrientes	323	-	-	323	247	-	-	247
No corrientes	275	-	-	275	330	-	-	330
	598	-	-	598	577	-	-	577

Las obligaciones relacionadas con el carbono (presentadas como parte de las Provisiones en la nota 27) incluyen los siguientes importes:

Millones de euros	2024				2023 ¹			
	Obligaciones ETS	Obligaciones CORSIA	Compensación voluntaria	Total	Obligaciones ETS	Obligaciones CORSIA	Compensación voluntaria	Total
Saldo a 1 de enero	244	-	3	247	129	-	3	132
Obligaciones reconocidas en la Cuenta de resultados ²	304	9	1	314	234	-	4	238
Reversión de importes no utilizados en la Cuenta de resultados ²	(12)	-	(1)	(13)	(24)	-	(2)	(26)
Cancelados/retirados a lo largo del ejercicio	(233)	-	(3)	(236)	(96)	-	(2)	(98)
Diferencias de cambio	4	-	-	4	1	-	-	1
Saldo a 31 de diciembre	307	9	-	316	244	-	3	247
Análisis:								
Corrientes	307	-	-	307	244	-	3	247
No corrientes	-	9	-	9	-	-	-	-
	307	9	-	316	244	-	3	247

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha optado por proporcionar un desglose de los Activos relacionados con el carbono y las Obligaciones relacionadas con el carbono, que se presentan de forma agregada dentro de los Activos relacionados con el carbono y otros activos y las Provisiones, respectivamente. En consecuencia, los resultados de 2023 se han reclasificado para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Véase la nota 2.

2 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el importe total en la Cuenta de resultados dentro de Gastos de combustible y derechos de emisión fue de 301 millones de euros (2023: 212 millones de euros). Véase la nota 6.

En la nota 35 se detallan los importes registrados en el Estado de flujos de efectivo correspondiente a los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y el 31 de diciembre de 2023.

A 31 de diciembre de 2024 y 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 totales que se prevé comprar a lo largo de los periodos de los planes de negocio a tres años:

Porcentaje de derechos de emisión necesarios previstos	2024	2023
En los próximos 12 meses	100%	100%
1-2 años	67%	62%
2-3 años	19%	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 función de 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 en función del 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 sobre los que debe informarse a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para que se deba proporcionar información al respecto, y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada para LEVEL.

Existen diversos niveles de operaciones 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 y vacacionales 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 2024

Millones de euros	2024						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos							
Ingresos de pasajeros	15.426	5.807	3.240	2.291	1.099	411	28.274
Ingresos de carga	921	250	-	55	-	8	1.234
Otros ingresos	110	1.034	19	16	1.413	-	2.592
Ingresos externos	16.457	7.091	3.259	2.362	2.512	419	32.100
Ingresos entre segmentos	530	451	2	14	350	485	1.832
Ingresos por segmento	16.987	7.542	3.261	2.376	2.862	904	33.932
Gastos de personal	(3.386)	(1.618)	(427)	(508)	(104)	(313)	(6.356)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(4.328)	(1.611)	(895)	(638)	-	(136)	(7.608)
Gasto por depreciación y amortización	(1.338)	(476)	(279)	(169)	(23)	(79)	(2.364)
Beneficio/(pérdida) de explotación	2.422	867	400	205	495	(106)	4.283
Partidas excepcionales ²	-	(160)	-	-	-	-	(160)
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	2.422	1.027	400	205	495	(106)	4.443
Gastos no operativos netos							(720)
Beneficio antes de impuestos							3.563
Activos totales	26.138	10.220	3.731	2.431	4.164	(2.880)	43.804
Pasivos totales	(20.328)	(9.319)	(3.850)	(2.170)	(3.861)	1.900	(37.628)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.960 millones de euros y en los pasivos totales de 5.676 millones de euros.

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	2023						Total
	British Airways ¹	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty ¹	Otras empresas del Grupo ²	
Ingresos							
Ingresos de pasajeros	14.204	5.215	3.180	2.194	679	338	25.810
Ingresos de carga	862	233	-	55	-	6	1.156
Otros ingresos	91	986	17	10	1.383	-	2.487
Ingresos externos	15.157	6.434	3.197	2.259	2.062	344	29.453
Ingresos entre segmentos	431	524	1	15	294	392	1.657
Ingresos por segmento	15.588	6.958	3.198	2.274	2.356	736	31.110
Gastos de personal	(2.939)	(1.284)	(399)	(471)	(89)	(241)	(5.423)
Gastos de combustible y derechos de emisión	(4.394)	(1.496)	(907)	(639)	-	(121)	(7.557)
Gasto por depreciación y amortización	(1.164)	(409)	(259)	(150)	(15)	(66)	(2.063)
Beneficio/(pérdida) de explotación	1.550	940	396	225	421	(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	(19.587)	(8.390)	(3.461)	(1.856)	(2.823)	1.715	(34.402)

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo cambió su organización interna, lo que ha dado lugar a que BA Holidays, anteriormente filial consolidada y en propiedad absoluta de British Airways Plc, se haya transferido del segmento de British Airways al segmento de IAG Loyalty, que se ajusta a la presentación revisada que se da al Comité de Dirección de IAG. En consecuencia, el Grupo ha reexpresado la información por segmentos presentada anteriormente para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023. No hay cambios en el resultado por segmentos total del Grupo.

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

b Otros ingresos

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023
Servicios de vacaciones y hoteles	990	938
Servicios de mantenimiento y reparación	820	683
Marketing y marca	436	347
Servicios de handling en tierra	159	195
Otros	187	324
	2.592	2.487

c Análisis geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023
Reino Unido	11.291	10.177
España	5.562	5.234
EE. UU.	5.406	5.069
Resto del mundo	9.841	8.973
	32.100	29.453

Activos por área

A 31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	14.021	1.807
España	5.617	1.210
EE. UU.	97	18
Resto del mundo	1.397	607
	21.132	3.642

A 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles ¹
Reino Unido	12.764	1.374
España	5.644	1.320
EE. UU.	100	18
Resto del mundo	1.268	620
	19.776	3.332

¹ Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de derechos de emisión ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. Se ha reclasificado un importe de 577 millones de euros de Activos intangibles.

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	2024	2023
Gasto por depreciación de activos por derecho de uso	1.134	1.077
Gasto por depreciación de activos en propiedad	972	768
Amortización y deterioro de activos intangibles	239	193
Gasto por depreciación de otros activos de arrendamiento	19	25
	2.364	2.063

Coste de existencias:

Millones de euros	2024	2023
Coste de existencias reconocidas como gasto	1.212	1.165
	1.212	1.165

b Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2024	2023 ¹
Gastos de combustible	7.116	7.354
Pérdidas/(ganancias) por cobertura	191	(9)
Derechos de emisión	301	212
	7.608	7.557

¹ Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha optado por facilitar un desglose de la partida de la Cuenta de resultados de Gastos de combustible y derechos de emisión y, en consecuencia, ha facilitado las cifras correspondientes al ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2023.

c Propiedad, TI y otros gastos

Millones de euros	2024	2023
Gastos de TI	478	365
Costes de propiedad	290	296
Gastos de seguros, honorarios profesionales y otros gastos	352	397
	1.120	1.058

7 Honorarios de los auditores

Los honorarios de los servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor externo 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 2024 y el 31 de diciembre de 2023, fueron los siguientes:

Miles de euros	2024	2023
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	6.979	6.929
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	1.284	1.284
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	205	218
Otros servicios de auditoría y cumplimiento	1.795	1.589
	10.263	10.020

Los honorarios a pagar al auditor externo del Grupo por la auditoría del plan de pensiones del Grupo durante el ejercicio ascendieron a 268 mil euros (2023: 251 mil euros).

8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2024	2023
Sueldos y salarios	4.380	3.711
Contribuciones a la seguridad social	692	604
Gastos por pensiones	312	297
Gasto por planes de pago basados en acciones	72	52
Otros gastos de personal ¹	900	759
Gastos de personal totales	6.356	5.423

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

El número de empleados durante el ejercicio y a 31 de diciembre fue el siguiente:

	2024			2023		
	Número medio de empleados	31 de diciembre de 2024		Número medio de empleados	31 de diciembre de 2023	
Número de empleados ¹		Porcentaje de mujeres	Número de empleados ¹		Porcentaje de mujeres	
De vuelo:						
Tripulación de cabina	24.421	24.615	70%	23.473	24.004	70%
Pilotos	8.516	8.742	7%	8.085	8.223	7%
De tierra:						
Aeropuertos	16.725	16.396	38%	16.395	16.784	37%
Oficinas	16.313	16.936	48%	14.774	15.586	48%
Mantenimiento	7.288	7.454	8%	6.813	6.972	8%
Alta dirección	235	235	36%	222	225	36%
	73.498	74.378	44%	69.762	71.794	44%

¹ 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	2024	2023
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(10)	(237)
Pasivos por financiación de activos	(198)	(170)
Pasivos por arrendamiento	(485)	(508)
Bonos	(62)	(63)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(130)	(103)
Otros préstamos	(50)	(42)
Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado	33	28
Otros gastos financieros	(15)	(18)
	(917)	(1.113)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2024	2023
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	404	386
	404	386

c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2024	2023
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	(237)	(11)
	(237)	(11)

d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2024	2023
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	103

e Otros ingresos no operativos

Millones de euros	2024	2023
Ganancia por la venta de inversiones	-	10
Ingreso correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 19)	7	3
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación (nota 18)	-	6
Ganancia/(pérdida) reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	42	(23)
Ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	95	13
Variación neta en el valor razonable asociada a las coberturas a valor razonable (nota 30)	-	(1)
Gasto por rescisión del contrato con Air Europa Holdings (nota 3)	(50)	-
	94	8

10 Impuestos

Estimación contable significativa aplicada - Impuestos sobre beneficios: periodo durante el cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales históricas

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo reconoció 754 millones de euros en concepto de activos por impuestos diferidos (2023: 1.202 millones de euros).

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 operaciones 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 operación 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 el correspondiente activo o pasivo, en función de 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 temporarias 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 previsiones sobre flujos de efectivo futuros abarcan 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 2024, el Grupo tenía pérdidas por impuestos diferidos no reconocidos y otras diferencias temporarias por valor de 1.400 millones de euros que el Grupo no prevé razonablemente utilizar (2023: 1.584 millones de euros). Al aplicar los juicios mencionados anteriormente, si el Grupo hubiera ampliado el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros indefinidamente, el importe de pérdidas fiscales no reconocidas se hubiera reducido en 260 millones de euros (2023: 575 millones de euros).

Juicio contable significativo aplicado: determinar si el proceso judicial entre la HMRC e IAG Loyalty en relación con la contabilidad del 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 del proceso judicial 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 favorable para el Grupo que de no hacerlo y, en consecuencia, si registra el asunto como una provisión o como pasivo contingente.

Para formar su opinión, el Grupo ha revisado la decisión emitida por así como la correspondencia con la HMRC sobre este asunto, incluida la consideración de las resoluciones fiscales históricas dictadas por la HMRC al Grupo sobre este asunto. A 31 de diciembre de 2024 y hasta la fecha del presente informe, los consejeros están convencidos de que lo más probable es que se produzca un resultado favorable. En consecuencia, el Grupo no considera apropiado registrar ninguna provisión por este asunto y se ha presentado como un pasivo contingente.

a (Gastos)/ingresos fiscales

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

Millones de euros	2024				2023			
	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Estado de resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total
Impuestos corrientes								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	183	-	-	183	(1)	-	-	(1)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(384)	7	-	(377)	(206)	8	-	(198)
Impuestos corrientes totales	(201)	7	-	(194)	(207)	8	-	(199)
Impuestos diferidos								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(33)	(2)	-	(35)	(10)	(2)	12	-
Cambios respecto al ejercicio corriente	(597)	(70)	4	(663)	(171)	106	(17)	(82)
Cambio del tipo impositivo/diferencias por conversión	-	-	-	-	(13)	3	-	(10)
Impuestos diferidos totales	(630)	(72)	4	(698)	(194)	107	(5)	(92)
Impuestos totales	(831)	(65)	4	(892)	(401)	115	(5)	(291)

El ingreso fiscal corriente con respecto a ejercicios anteriores incluye un importe de 190 millones de euros en relación a la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España.

El ingreso fiscal corriente incluido en el Estado de resultado global está relacionado con los movimientos relativos a los planes de pensiones de 7 millones de euros (2023: ingreso de 8 millones de euros).

El gasto fiscal reconocido directamente en el patrimonio neto de 14 millones de euros (2023: gasto de 5 millones de euros) está relacionado con las coberturas de flujos de efectivo, compensados por un ingreso de 18 millones de euros (2023: cero euros) en relación con los planes basados en acciones.

Dentro del apartado de impuestos en el Estado de resultado global se incluye un gasto fiscal de 64 millones de euros (2023: ingreso fiscal de 114 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados y un gasto fiscal de 1 millón de euros (2023: ingreso fiscal de 1 millón de euros) que no se reclasificará.

b Activo por impuestos corrientes

Millones de euros	2024	2023
Saldo a 1 de enero	157	64
Cuenta de resultados	(201)	(207)
Estado de resultado global	7	8
Efectivo	245	291
Conversión de divisas y otros cambios	12	1
Saldo a 31 de diciembre	220	157
Activo por impuesto corriente	231	159
Pasivo por impuesto corriente	(11)	(2)
Saldo a 31 de diciembre	220	157

c (Pasivo)/activo por impuestos diferidos

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Pasivos por arrendamiento	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 temporarias ²	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	(1.013)	24	7	214	45	121	26	1.721	53	1.198
Cuenta de resultados	(395)	91	1	41	(3)	-	11	(326)	(50)	(630)
Estado de resultado global	-	-	-	23	(12)	(64)	-	(20)	1	(72)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	(14)	18	-	-	4
Cambios por conversión de divisa y otros	19	(2)	-	1	4	2	1	(40)	15	-
Saldo a 31 de diciembre de 2024	(1.389)	113	8	279	34	45	56	1.335	19	500
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)
Estado de 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

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 el Estado de resultado global en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en 2024 era de 40 millones de euros (2023: 104 millones de euros, véase la nota 30d).

2 Otras diferencias temporarias incluye un pasivo por impuestos diferidos en relación con ganancias no distribuidas de 5 millones de euros (2023: cero euros).

Millones de euros	2024	2023
Activos por impuestos diferidos	754	1.202
Pasivos por impuestos diferidos	(254)	(4)
Saldo a 31 de diciembre	500	1.198

Los activos por impuestos diferidos 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 impuestos diferidos se apoya en la reversión prevista de los pasivos por impuestos diferidos en los periodos correspondientes, en las provisiones de resultados de explotación de los planes de negocio aprobados por el Consejo y en las previsiones a más largo plazo, cuando sea necesario, elaboradas por la dirección.

d Conciliación del gasto fiscal total en la Cuenta de resultados

El (gasto)/ingreso fiscal se calcula aplicando los tipos impositivos nacionales a los beneficios/(pérdidas) en los países donde se genera el beneficio/(pérdida). Las diferencias entre el gasto fiscal esperado (2023: gasto) y el gasto fiscal real (2023: gasto) sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 (2023: beneficio) se explican a continuación:

Millones de euros	2024	2023
Beneficio contable antes de impuestos	3.563	3.056
Gasto fiscal medio ponderado del Grupo ¹	(873)	(718)
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporarias deducibles originadas en el ejercicio	(47)	11
Movimientos en el valor razonable del bono convertible	11	30
Efecto del cambio del tipo impositivo	-	(13)
Activos fiscales dados de alta de ejercicios anteriores	10	289
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	8	3
Dividendos intragrupo	(26)	-
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	15	(11)
Derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España	135	-
Cambios en la normativa contable/legislación tributaria	(35)	-
Planes de prestaciones a los empleados contabilizados netos de impuestos retenidos a cuenta	13	22
Gastos no deducibles	(26)	(21)
Otras partidas	(16)	7
Gasto fiscal en la Cuenta de resultados	(831)	(401)

¹ El gasto fiscal previsto se calcula sumando los gastos 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 2024 en los principales países en los que opera el Grupo son el 25% en España (2023: 25%), el 25% en Reino Unido (2023: 23,5%) y el 12,5% en Irlanda (2023: 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	2024	2023
Impuestos sobre nóminas	698	604
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) de Reino Unido	1.084	936
	1.782	1.540

f Factores que pueden afectar al gasto fiscal futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2024	2023
<i>Pérdidas fiscales por impuesto de sociedades</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	253	569
Pérdidas operativas en Openskies SASU	405	406
Otras pérdidas operativas	7	13
	665	988
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España ¹	361	238
Pérdidas de capital en Reino Unido	357	341
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	735	596

¹ En las diferencias temporarias deducibles en España se incluye un importe de 93 millones de euros que se originó como pérdida fiscal y, de conformidad con la decimonovena modificación de la Ley 27/2014, puede deducirse en diez cuotas anuales iguales.

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

Diferencias temporarias no reconocidas: inversión en filiales y empresas asociadas

Existen diferencias temporarias de 1.495 millones de euros (2023: 1.910 millones de euros) asociadas a inversiones en filiales y empresas asociadas para las que no se han reconocido pasivos por impuestos diferidos.

Reforma del tipo impositivo efectivo mínimo del Pilar Dos

En 2021, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (“OCDE”) publicó la solución del Pilar Dos para abordar los problemas fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta reforma del sistema fiscal internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios a efectos fiscales y está diseñada para garantizar que las empresas multinacionales estén sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%. El 11 de julio de 2023, el Reino Unido promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023, que introdujo el impuesto complementario multinacional y el impuesto complementario nacional. El 18 de diciembre de 2023, Irlanda promulgó la Ley de Finanzas (N.º 2) de 2023 que, de conformidad con la Directiva (UE) 2022/2523 sobre el Impuesto Mínimo, preveía un Impuesto Complementario Nacional Cualificado cuando las operaciones irlandesas de un grupo comprendido en el ámbito de aplicación tienen un tipo efectivo inferior al 15%. El 20 de diciembre de 2024, el parlamento español promulgó la Ley 7/2024, que entró en vigor el 22 de diciembre de 2024, e implementó el impuesto mínimo global del Pilar Dos de la OCDE. Todos los cambios normativos mencionados son efectivos para el Grupo a partir del 1 de enero de 2024.

La jurisdicción predominante en la que el Grupo opera con un tipo impositivo efectivo inferior al 15% es Irlanda a través de Aer Lingus. En 2024, Aer Lingus registró un gasto por impuestos corrientes de 24 millones de euros en relación con sus operaciones en Irlanda, que incluyó un Impuesto Nacional Complementario de 2 millones de euros.

Cambios en la legislación tributaria española

Derogación del Real Decreto-ley 3/2016 (RDL 3/2016)

Antes de la entrada en vigor del RDL 3/2016, la Sociedad y las filiales españolas del Grupo podían compensar hasta el 70% de sus beneficios imponibles con pérdidas acumuladas históricas (en la medida en que haya pérdidas fiscales suficientes para ello), y el deterioro de las filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la entrada en vigor del RDL 3/2016, esta limitación de las pérdidas fiscales aplicadas a los beneficios imponibles se redujo al 25% y se derogó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de las filiales que se hubieran producido antes de 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supuso principalmente que la limitación se revirtiera al 70% y que los deterioros históricos en las filiales volvieran a ser deducibles a efectos fiscales, lo que dio lugar a un ingreso fiscal neto de 135 millones de euros, correspondiente a un ingreso fiscal corriente de 190 millones de euros, neto de un gasto por impuestos diferidos de 55 millones de euros.

Promulgación de la Ley 7/2024

El 20 de diciembre de 2024, el Parlamento español promulgó la Ley 7/2024, que incluía las medidas tributarias que habían sido declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional. Entra en vigor para el Grupo a partir del 1 de enero de 2024 y permite a las compañías españolas del Grupo compensar solo hasta el 25% de sus beneficios imponibles con pérdidas acumuladas históricas (en la medida en que haya pérdidas suficientes para ello) y exige que los deterioros históricos en las filiales se consideren no deducibles. Esto dio lugar a un gasto fiscal de 35 millones de euros, que se desglosa en un gasto por impuestos diferidos de 25 millones de euros y un gasto por impuestos corrientes de 10 millones de euros.

Relación con las autoridades tributarias

El Grupo está sujeto a auditorías y pesquisas por parte de las autoridades tributarias en los territorios en los que opera y colabora con dichas autoridades tributarias de manera cooperativa.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes que pueden estimarse de manera fiable para todos los impuestos, excluida la cuestión relacionada con el IVA de IAG Loyalty detallada más adelante, que a 31 de diciembre de 2024 ascienden a 128 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 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 auditoría fiscal relativa a los periodos comprendidos entre 2011 y 2014, las autoridades tributarias 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 104 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 100 millones de euros), y este es el importe que se incluye en la liquidación del impuesto, así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2024.

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 el escrito de demanda sobre este asunto. Para ayudarla 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 2024 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 decisión en la Audiencia Nacional sobre este asunto hasta la primera mitad de 2026 como muy pronto.

La Sociedad cuestiona los fundamentos técnicos de la valoración y resolución del TEAC. Según el asesoramiento legal y en la opinión de un experto contable externo, la Sociedad cree que tiene argumentos sólidos para respaldar 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 fiscal alguna. La Sociedad cree que hay fundamentos técnicos para un valor más alto, algo que reduciría indirectamente la cuantía de la ganancia derivada de la 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 tributarias españolas con respecto a la valoración del negocio de Iberia dentro de la Fusión. El 28 de febrero de 2024, la Sociedad presentó una solicitud de alegaciones a la sentencia ante el Tribunal Supremo de España. La Sociedad no espera recibir una decisión del Tribunal Supremo sobre su solicitud de alegaciones hasta finales de 2025. 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

Como se publicó en el Informe y cuentas anuales de 2023, y durante el transcurso de 2024, la Agencia Tributaria del Reino Unido ("HMRC") ha estado considerando: (i) la contabilidad del IVA adecuada que debe aplicar Avios Group (AGL) Limited, una sociedad controlada del Grupo que opera con la denominación comercial de IAG Loyalty; y (ii) la validez de un fallo histórico (el "Fallo") emitido por la HMRC al Grupo.

El 29 de octubre de 2024, la HMRC emitió al Grupo su carta de decisión con su opinión sobre la contabilidad adecuada del IVA que debe aplicar IAG Loyalty. La carta de decisión de la HMRC afirma que los cargos realizados por IAG Loyalty son para desarrollar, administrar y mantener un programa de fidelización, con el resultado de que el IVA se eleva al 20% en la emisión de Avios, independientemente del producto de canje. De manera implícita, la carta de decisión de la HMRC confirmó su opinión de que IAG Loyalty no tenía derecho a basarse en el Fallo durante los periodos evaluados pertinentes. La carta de decisión difiere del enfoque de contabilidad del IVA aplicado por IAG Loyalty, que se basaba tanto en el fallo emitido por la HMRC como en la jurisprudencia existente. Históricamente, IAG Loyalty ha contabilizado el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, la gran mayoría de los cuales son vuelos con tipo cero.

El Grupo ha revisado la carta de decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales y no coincide en absoluto con la opinión de la HMRC. El Grupo considera que no contabilizar el IVA en la emisión de Avios, sino contabilizarlo en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, sigue siendo apropiado. En consecuencia, con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, el Grupo presentó alegaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido y espera una audiencia en 2026.

Asimismo, el Grupo, tras revisar su posición con sus asesores jurídicos y fiscales, considera que tiene una expectativa legítima de que debería haber podido confiar en el Fallo. En consecuencia, con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, el Grupo solicitó al Tribunal Superior del Reino Unido una revisión judicial para determinar si IAG Loyalty tenía una expectativa legítima de poder confiar en el Fallo y si la HMRC actuó legalmente al afirmar que el Fallo se había extinguido con efecto retroactivo. La solicitud también pretendía suspender la audiencia a la espera del resultado de las alegaciones ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal). A la fecha de este informe, el Grupo está a la espera de la confirmación de si su solicitud de revisión judicial ha sido aceptada.

Como se publicó anteriormente, la HMRC ha estado emitiendo evaluaciones con respecto a periodos que comienzan en marzo de 2018 y, a 31 de diciembre de 2024, la HMRC ha emitido evaluaciones por un total de 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas) de IVA. El Grupo espera que los intereses de estas evaluaciones asciendan a un total de 121 millones de euros (100 millones de libras esterlinas) a 31 de diciembre de 2024. Durante el transcurso de 2024 y antes de que la HMRC emitiera su carta de decisión, con el fin de evitar incurrir en posibles intereses y sanciones, el Grupo comenzó a contabilizar y pagar a la HMRC, sin admisión de responsabilidad, el IVA sobre la emisión de Avios de acuerdo con la opinión de la HMRC. Esto ha dado lugar a pagos, que el Grupo no considera que pueda recuperar de sus socios, por un total de 88 millones de euros (73 millones de libras esterlinas) realizados en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, excluidos los importes evaluados anteriormente de 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas).

De estos importes de IVA evaluados, el Grupo espera que 260 millones de euros (215 millones de libras esterlinas) sean recuperables como IVA soportado para determinadas filiales del Grupo, principalmente por British Airways.

Para poder presentar el caso ante el mencionado Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), posteriormente al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha del presente informe, el Grupo pagó a la HMRC, sin admitir responsabilidad, el total del IVA mencionado anteriormente de 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas) que no había pagado previamente. Los intereses antes mencionados de 121 millones de euros (100 millones de libras esterlinas) a 31 de diciembre de 2024 solo serían pagaderos en caso de una sentencia desfavorable contra el Grupo.

En enero de 2019, el Comité de Interpretaciones de las NIIF ("IFRIC") emitió una decisión sobre la agenda, que establece que los depósitos realizados a las autoridades tributarias por impuestos, distintos del impuesto sobre sociedades, sobre los que la entidad y las autoridades tributarias están en litigio y con respecto a los cuales la entidad considera más probable que el asunto se resuelva a su favor que lo contrario, deben registrarse como un activo. En consecuencia, los pagos realizados a la HMRC correspondientes a periodos anteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024, incluidos los 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas) pagados con posterioridad al 31 de diciembre de 2024, se clasifican como un activo en el Balance de situación.

Para los pagos realizados a la HMRC con respecto a periodos posteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024, la decisión de la agenda del IFRIC no es aplicable y, aunque el Grupo considera más probable que el asunto se resuelva a su favor que lo contrario, no es posible afirmar que sea prácticamente seguro que dichos pagos sean reembolsables al Grupo y, por consiguiente, no se reconoce ningún activo en el Balance de situación.

Conclusión e impacto en los estados financieros

El Grupo, tras revisar la decisión de la HMRC con sus asesores legales y fiscales, considera más probable que el proceso judicial tenga un resultado favorable que lo contrario. En consecuencia, para aquellos importes evaluados que el Grupo no hubiera pagado a 31 de diciembre de 2024, el Grupo considera apropiado no registrar ninguna provisión para los importes evaluados, sino presentar dichos importes como un pasivo contingente.

En cuanto a los 88 millones de euros (73 millones de libras esterlinas) pagados a la HMRC durante 2024 antes de que la HMRC emitiera su carta de decisión el 29 de octubre de 2024, el Grupo ha registrado dichos importes en Otros activos no corrientes en el Balance de situación. Los 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas) pagados a la HMRC con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, en relación con los periodos evaluados, como se detalla en la nota 38, también se han clasificado sobre la misma base como un hecho posterior al cierre de balance.

Para los pagos realizados a la HMRC con respecto a periodos posteriores a su carta de decisión del 29 de octubre de 2024, no es posible afirmar que sea prácticamente seguro que dichos pagos sean reembolsables al Grupo. En consecuencia, una parte de los pagos realizados a la HMRC reduce los importes que anteriormente se habrían reconocido en el epígrafe de Ingresos diferidos del Balance de situación en el momento de la emisión de los Avios y posteriormente en el epígrafe Ingresos de pasajeros de la Cuenta de resultados cuando se canjean los Avios.

11 Beneficio por acción

Millones de euros	2024	2023
Beneficio atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio básico por acción	2.732	2.655
Impacto del bono convertible sobre la Cuenta de resultados	185	15
Beneficio diluido atribuible a accionistas de la sociedad dominante para beneficio diluido por acción	2.917	2.670

	2024 Número en miles	2023 Número en miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción ¹	4.903.453	4.932.631
Supuesto de conversión de los bonos convertibles	245.944	244.851
Programas de retribución a empleados basados en acciones con efectos dilutivos pendientes	110.261	99.093
Número medio ponderado de acciones ordinarias empleadas para el beneficio diluido por acción	5.259.658	5.276.575

Céntimos de €	2024	2023
Beneficio básico por acción	55,7	53,8
Beneficio diluido por acción	55,5	50,6

¹ Incluye 19 millones por el impacto medio ponderado de 47.854 mil acciones propias adquiridas en el programa de recompra de acciones (nota 31).

El supuesto de conversión del bono convertible 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 2024 y el 31 de diciembre de 2023 debido al beneficio después de impuestos de los ejercicios respectivos.

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

12 Dividendos

Millones de euros	2024	2023
Dividendo en efectivo declarado		
Dividendo a cuenta en efectivo declarado para 2024 de 0,03 euros por acción pagado en 2024	147	-
Dividendo en efectivo propuesto		
Dividendo complementario para 2024 de 0,06 euros por acción	288	-

El dividendo propuesto se distribuirá con cargo al beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

Las propuestas de dividendos sobre acciones ordinarias están sujetas a la aprobación de la junta general de accionistas anual y, en función de su aprobación, se reconocen como pasivo en esa fecha.

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 2024, 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 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 desde el 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 2024, el NAPS se encontraba en superávit teórico, y cualquier dividendo que British Airways pagara a IAG no daría lugar a un pago al NAPS a menos que el 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 el NAPS.

13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2023	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
Altas	2.779	67	240	3.086
Modificaciones de arrendamientos	286	110	-	396
Bajas	(871)	(39)	(85)	(995)
Reclasificaciones	(1)	3	(1)	1
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(28)	-	-	(28)
Movimientos por cambio de divisas	915	120	52	1.087
Saldo a 31 de diciembre de 2024	33.451	3.347	1.738	38.536
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2023	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
Gasto por depreciación del ejercicio	1.891	152	82	2.125
Bajas	(304)	(35)	(81)	(420)
Modificaciones de arrendamientos	(2)	(4)	-	(6)
Reclasificaciones	(23)	3	(3)	(23)
Movimientos por cambio de divisas	423	52	40	515
Saldo a 31 de diciembre de 2024	14.836	1.478	1.090	17.404
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2024	18.615	1.869	648	21.132
A 31 de diciembre de 2023	17.520	1.776	480	19.776

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Análisis a 31 de diciembre de 2024				
En propiedad	10.139	886	441	11.466
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.111	901	6	8.018
Activos en construcción (incluidos pagos por anticipado) ^{1,2}	1.278	78	189	1.545
Activos no utilizados	87	4	12	103
Inmovilizado material	18.615	1.869	648	21.132
Análisis a 31 de diciembre de 2023				
En propiedad ¹	8.475	904	328	9.707
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.681	838	15	8.534
Activos en construcción (incluidos pagos por anticipado) ^{1,2}	1.267	34	135	1.436
Activos no utilizados	97	-	2	99
Inmovilizado material	17.520	1.776	480	19.776

1 En 2024 el Grupo ha presentado los activos en construcción (anteriormente incluidos en los activos en propiedad) además de los importes relativos a los pagos por anticipado. Por consiguiente, las cifras del ejercicio anterior se han reexpresado en 412 millones de euros para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

2 En los activos de flota en construcción se incluyen pagos por anticipado por valor de 870 millones de euros (2023: 914 millones de euros).

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2024	2023
Inmuebles propios	485	482
Activos por derecho de uso (nota 14)	901	838
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos superiores a 50 años	337	308
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos inferiores a 50 años	146	148
Inmuebles	1.869	1.776

A 31 de diciembre de 2024 había deudas financieras a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.958 millones de euros (2023: 4.736 millones de euros).

14 Arrendamientos

Juicios contables significativos aplicados: 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 tener en cuenta 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.

a Importes reconocidos en el Balance de situación: activos por derecho de uso

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

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2023	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
Altas	622	11	-	633
Modificaciones de arrendamientos	286	110	-	396
Bajas	(131)	(21)	-	(152)
Reclasificaciones ¹	(1.240)	-	(32)	(1.272)
Movimientos por cambio de divisas	301	46	1	348
A 31 de diciembre de 2024	13.821	1.286	12	15.119
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2023	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
Gasto por depreciación del ejercicio	1.036	96	2	1.134
Bajas	(128)	(21)	-	(149)
Modificaciones de arrendamientos	(2)	(4)	-	(6)
Reclasificaciones ¹	(644)	-	(24)	(668)
Movimientos por cambio de divisas	146	12	-	158
A 31 de diciembre de 2024	6.710	385	6	7.101
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2024	7.111	901	6	8.018
A 31 de diciembre de 2023	7.681	838	15	8.534

¹ Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 604 millones de euros (2023: 452 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados hacen referencia a arrendamientos con opción de compra que se mantuvieron como Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuales el Grupo había continuado depreciando a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

b Importes reconocidos en el Balance de situación: pasivos por arrendamiento y pasivos por financiación de activos

La siguiente tabla proporciona información complementaria sobre las obligaciones contractuales de arrendamiento totales del Grupo, desglosadas en arrendamientos operativos y financieros que se contabilizan dentro de Pasivos por arrendamiento y aquellos acuerdos contractuales de arrendamiento contabilizados como Pasivos por financiación de activos que no se ajustan a la definición de pasivo por arrendamiento según las NIIF. Aunque la distinción entre arrendamientos operativos y financieros no se aplica a los arrendatarios con arreglo a las NIIF, la tabla que figura a continuación desglosa los arrendamientos operativos y financieros en función de sus definiciones contractuales y es coherente con las definiciones aplicadas a los arrendadores con arreglo a las NIIF. El Grupo considera que este desglose de los pasivos por arrendamiento es útil para que los usuarios de los estados financieros comprendan la estructura de financiación que el Grupo ha suscrito.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
A 1 de enero de 2024	6.460	2.507	8.967	4.427	13.394
Altas	587	-	587	1.473	2.060
Modificaciones	390	11	401	-	401
Amortizaciones	(1.325)	(887)	(2.212)	(525)	(2.737)
Gastos por intereses	406	79	485	198	683
Bajas	(4)	-	(4)	-	(4)
Movimientos por cambio de divisas	392	30	422	215	637
A 31 de diciembre de 2024	6.906	1.740	8.646	5.788	14.434
Gasto por depreciación	922	212	1.134	238	1.372
Gastos por intereses	406	79	485	198	683
Importes totales reconocidos en la Cuenta de resultados	1.328	291	1.619	436	2.055
Reembolso del principal dentro de las actividades de financiación	923	814	1.737	347	2.084
Reembolso de intereses dentro de las actividades de explotación	404	68	472	177	649
Reembolso total reconocido en el Estado de flujos de efectivo^{2,3}	1.327	882	2.209	524	2.733

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos ¹	Pasivos por financiación de activos	Total
A 1 de enero de 2023	6.204	3.415	9.619	3.819	13.438
Altas	876	-	876	999	1.875
Modificaciones	422	17	439	-	439
Amortizaciones	(1.274)	(942)	(2.216)	(417)	(2.633)
Gastos por intereses	391	117	508	170	678
Movimientos por cambio de divisas	(159)	(100)	(259)	(144)	(403)
A 31 de diciembre de 2023	6.460	2.507	8.967	4.427	13.394
Gasto por depreciación	814	263	1.077	202	1.279
Gastos por intereses	391	117	508	170	678
Importes totales reconocidos en la Cuenta de resultados	1.205	380	1.585	372	1.957
Reembolso del principal dentro de las actividades de financiación	883	848	1.731	264	1.995
Reembolso de intereses dentro de las actividades de explotación	389	83	472	152	624
Reembolso total reconocido en el Estado de flujos de efectivo^{2,3}	1.272	931	2.203	416	2.619

1 Tras la transición a la NIIF 16 el 1 de enero de 2019, todos los arrendamientos financieros se incluyeron como Pasivos por arrendamiento.

2 Incluye tanto el reembolso del principal como de los intereses.

3 Excluye los flujos de efectivo asociados a los arrendamientos de bajo valor y los pagos variables por arrendamiento que el Grupo no reconoce dentro de los pasivos por arrendamiento.

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

Millones de euros	2024	2023
Corriente	1.477	1.826
No corriente	7.169	7.141

c Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Millones de euros	2024	2023
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamiento</i>		
Pagos por arrendamientos variables	2	1
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	60	24
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de Activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento</i>		
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamiento	485	508
Beneficio derivado de operaciones de venta y posterior arrendamiento	-	(7)
Gasto por depreciación del ejercicio	1.134	1.077

d Importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo

En la siguiente tabla se detallan los importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y el 31 de diciembre de 2023.

Millones de euros	2024	2023
<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	(2.101)	(2.076)
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por arrendamiento - otros	(108)	(127)
Entradas de efectivo totales procedentes de operaciones de venta y posterior arrendamiento - aeronaves	567	826
<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 escaso valor y de pagos por arrendamiento variables	(62)	(25)
Entradas de efectivo totales procedentes del reconocimiento de pasivos por financiación de activos	1.473	999
Salidas de efectivo totales procedentes de pasivos por financiación de activos	(524)	(416)

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2024, para las cuales se ha reconocido un importe de 89 millones de euros (2023: 36 millones de euros), relacionadas con arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

e Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamiento y los pasivos por financiación de activos

La siguiente tabla analiza los flujos de salida del Grupo en relación con los arrendamientos operativos, los arrendamientos financieros y los pasivos por financiación de activos en agrupaciones de vencimiento pertinentes en función del periodo restante a 31 de diciembre hasta la fecha de vencimiento contractual. Los importes que figuran en la tabla son los flujos de efectivo contractuales no descontados e incluyen los intereses.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos	Pasivos por financiación de activos	Total
En 1 año	1.183	423	1.606	528	2.134
De 1 a 2 años	1.139	411	1.550	524	2.074
De 2 a 3 años	1.059	332	1.391	529	1.920
De 3 a 4 años	911	327	1.238	552	1.790
De 4 a 5 años	679	160	839	714	1.553
Más de 5 años	4.589	194	4.783	3.901	8.684
A 31 de diciembre de 2024	9.560	1.847	11.407	6.748	18.155

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Total arrendamientos	Pasivos por financiación de activos	Total
En 1 año	1.227	941	2.168	471	2.639
De 1 a 2 años	1.106	440	1.546	448	1.994
De 2 a 3 años	1.023	455	1.478	441	1.919
De 3 a 4 años	881	385	1.266	434	1.700
De 4 a 5 años	728	326	1.054	442	1.496
Más de 5 años	4.679	337	5.016	3.195	8.211
A 31 de diciembre de 2023	9.644	2.884	12.528	5.431	17.959

f Opciones de prórroga

El Grupo tiene ciertos arrendamientos que contienen opciones de prórroga que el Grupo puede ejercer antes de la finalización del periodo no cancelable del contrato. Cuando sea posible, el Grupo trata de incluir opciones de prórroga en los arrendamientos nuevos con el fin de proporcionar flexibilidad operativa. Al comienzo del arrendamiento, el Grupo evalúa si es razonablemente probable que se ejerzan las opciones de prórroga.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2024 por posibles opciones de prórroga de 1.115 millones de euros (2023: 979 millones de euros) para las cuales no se ha reconocido ningún importe, ya que no existe la certeza razonable de que estos arrendamientos se vayan a prorrogar.

g Contabilidad como arrendador

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

Arrendamientos financieros

Los ingresos por alquileres procedentes de arrendamientos financieros reconocidos por el Grupo en 2024 fueron de 4 millones de euros (2023: 2 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 vencimientos de los ingresos por arrendamientos financieros, mostrando los ingresos por arrendamiento no descontados que se espera recibir tras la fecha del balance:

Millones de euros	2024	2023
En 1 año	4	6
De 1 a 2 años	4	5
De 2 a 5 años	-	3
Más de 5 años	-	-
Ingresos totales por arrendamiento no descontados	8	14
Menos ingresos financieros	(4)	(1)
Inversión neta en arrendamientos financieros	4	13

15 Compromisos de inversión en 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 2024 asciende a 12.634 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 12.706 millones de euros). Los compromisos de aeronaves pendientes, incluidos los plazos de entrega previstos, que ascienden a un total de 11.436 millones de euros (2023: 11.966 millones de euros), se detallan a continuación:

Entregas futuras de aeronaves a 31 de diciembre	2024 ¹	2023 ¹
Airbus A320 (desde 2025 a 2029)	47	49
Airbus A321 (desde 2025 a 2029)	35	33
Airbus A321XLR (desde 2025 a 2026)	11	14
Airbus A350-900 (desde 2025 a 2027)	3	2
Airbus A350-1000 (en 2024)	-	1
Boeing 777-9 (desde 2027 a 2029)	18	18
Boeing 787-10 (desde 2025 a 2027)	7	11
Boeing 737-8200 (desde 2026 a 2028)	25	25
Boeing 737-10 (desde 2028 a 2029)	25	25
Total	171	178

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

La mayor parte de estos compromisos está denominada en dólares estadounidenses convertidos al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance e incluye cláusulas de ajuste de tipos en función de los plazos de entrega de las aeronaves. De acuerdo con las condiciones de los contratos de compra en firme, el Grupo está obligado a abonar pagos por anticipado periódicos del precio de compra y los compromisos mencionados anteriormente son netos de los pagos por anticipado abonados hasta la fecha del balance.

El Grupo se reserva ciertos derechos para diferir las entregas de aeronaves y de cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aeronaves causados por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2024, no se había ejercido ninguno de estos derechos.

16 Activos no corrientes mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2024 los activos no corrientes mantenidos para la venta de 5 millones de euros representaban una aeronave Airbus A320. No se reconoció ninguna ganancia o pérdida en la clasificación como activos no corrientes mantenidos para la venta. Esta aeronave se registró dentro del segmento Aer Lingus y se espera que salga del negocio durante 2025.

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

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	Otros	Total ²
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2023	595	451	253	1.588	1.806	88	4.781
Altas	-	-	-	-	365	1	366
Bajas	-	-	-	(6)	(49)	-	(55)
Reclasificaciones	-	-	-	-	23	(15)	8
Movimientos por cambio de divisas	1	-	-	11	18	-	30
Saldo a 31 de diciembre de 2023	596	451	253	1.593	2.163	74	5.130
Altas	-	-	-	-	493	1	494
Bajas	-	-	-	-	(69)	-	(69)
Reclasificaciones	-	-	-	-	(1)	-	(1)
Movimientos por cambio de divisas	2	-	-	37	66	-	105
A 31 de diciembre de 2024	598	451	253	1.630	2.652	75	5.659
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2023	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
Saldo a 31 de diciembre de 2023	249	-	-	153	1.326	70	1.798
Gasto por amortización del ejercicio	-	-	-	6	225	1	232
Gasto por deterioro del ejercicio	-	-	-	-	7	-	7
Bajas	-	-	-	-	(63)	(1)	(64)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	2	42	-	44
A 31 de diciembre de 2024	249	-	-	161	1.537	70	2.017
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2024	349	451	253	1.469	1.115	5	3.642
A 31 de diciembre de 2023	347	451	253	1.440	837	4	3.332

- 1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de Reino Unido y de la UE por valor de 57 millones de euros (2023: 63 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil media restante de estos derechos de aterrizaje es de 11 años.
- 2 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de derechos ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. Se han reclasificado importes de 577 millones de euros y 407 millones de euros a 1 de enero de 2024 y a 1 de enero de 2023, respectivamente, de Activos intangibles. Para obtener más detalles, véanse las notas 2 y 4.

b Revisión 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	Total
2024					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	-	306	-	423	729
British Airways					
A 1 de enero de 2024	47	-	-	798	845
Movimientos por cambio de divisas	2	-	-	35	37
A 31 de diciembre de 2024	49	-	-	833	882
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	28	35	-	94	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	272	110	-	62	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2024	-	-	253	-	253
A 31 de diciembre de 2024	349	451	253	1.412	2.465

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	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

Base de cálculo de los importes recuperables

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han valorado en función de su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de efectivo descontados con medias ponderadas con diferentes escenarios. Estas situaciones 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 según 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 planes de negocio a tres años que sus respectivos consejos de administración aprueban, 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 efectos del cambio climático que el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha del balance. Sin embargo, en 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 aprobado el Consejo de Administración y que la dirección puede poner en práctica 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 2025 y hasta finales de 2027. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2024				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen de explotación ¹	12-16	11-13	8-10	8-13	20-21
Crecimiento medio anual de los AKO ¹	0-8	2-7	1-8	2-3	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	1,8	1,4	1,0	1,3	1,6
Tasa de descuento antes de impuestos	11,3	11,6	13,7	10,7	15,5

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

1 El margen de explotación y el crecimiento medio anual de los AKO se expresan como una media ponderada derivada del modelo de flujos de efectivo descontados con diferentes escenarios.

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	3 años y en adelante			
	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	
2024	704	715	717	717
2023	895	829	800	800

Los AKO previstos de la modelización del ejercicio corriente representan los aumentos anuales medios de la capacidad durante el periodo de referencia, según 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 de la misma forma 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 se puede determinar (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 se basan 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", por sus siglas en inglés). 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 la 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 lo 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 previstos 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 las repercusiones 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 7.000 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 120 euros, 120 euros, 179 euros y 42 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 CO₂ equivalente emitida y (iv) la eliminación de todos los derechos ETS y CORSIA gratuitos.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2024 y 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 tenido en cuenta cambios razonablemente posibles 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%, asumiendo una recuperación del coste en consonancia con la experimentada históricamente y sin asumir ninguna recuperación del coste. Dada la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, estas sensibilidades representan un efecto razonablemente posible del cambio climático en las UGE mayor que el incluido en los modelos de deterioro.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables superen los valores contables en 17.647 millones de euros, 6.130 millones de euros, 2.300 millones de euros y 1.490 millones de euros (2023: 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 serían iguales a 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 cada una de las siguientes situaciones:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 32% (2023: 24%) sin recuperación del coste y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 41% (2023: 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 32% (2023: 21%) sin recuperación del coste y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 35% (2023: 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 30% (2023: 12%) sin recuperación del coste y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 37% (2023: 18%) mayor sin recuperación del coste; y
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 13% (2023: 16%) sin recuperación del coste y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 21% (2023: 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 2024 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 2024 es de 6 millones de euros (2023: 6 millones de euros).

b Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2024	2023
Activos totales	166	166
Pasivos totales	(127)	(119)
Ingresos	96	107
Beneficio del ejercicio	-	6

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

Millones de euros	2024	2023
Al inicio del ejercicio	47	43
Altas	1	-
Participación en beneficios acumulados	-	6
Dividendos recibidos	(5)	(2)
Movimientos por cambio de divisas	1	-
	44	47

A 31 de diciembre de 2024 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 2024 y a 31 de diciembre de 2023 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

Juicio contable significativo aplicado: determinar si el Grupo tiene una 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 empresa. 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, y las operaciones realizadas en el desarrollo habitual de sus actividades es de naturaleza no material; 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.

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

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2024	2023
Valores no cotizados	190	188
	190	188

El ingreso relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 7 millones de euros (2023: ingreso 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, una filial en propiedad absoluta de 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. El 1 de agosto de 2024, el Grupo se retiró del acuerdo. Hasta que el Grupo se retiró del acuerdo, no se habían cumplido los criterios de reconocimiento de la NIIF 3 Combinaciones de negocios.

Como consecuencia de la retirada del acuerdo con Globalia, el Grupo ha tenido que abonar a Globalia un *break-fee* de 50 millones de euros, que se ha reconocido como gasto en la partida de Otros ingresos no operativos (nota 3).

A 31 de diciembre de 2024, el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings era de 139 millones de euros, lo que representa un aumento de 10 millones de euros con respecto a los 129 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2023, y el movimiento del valor razonable se ha registrado dentro del Estado de 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 2024 usando el enfoque de comparación de mercado (31 de diciembre de 2023, tanto el enfoque de comparación de mercado como el enfoque de ingresos), según el cual el Grupo utilizó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó en función de los múltiplos de mercado derivados de los precios de cotización de compañías aéreas comparables a Air Europa Holdings. Estos precios de cotización se ajustaron posteriormente por el efecto de la no comercialización del patrimonio neto y los ingresos y EBITDA de Air Europa Holdings. El rango de múltiplos de mercado aplicado para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 31 de diciembre de 2024 fue de entre 1 y 6.

20 Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Millones de euros	2024	2023 ¹
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.885	1.673
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(111)	(114)
Deudores comerciales netos	1.774	1.559
Pagos anticipados	887	750
Ingresos devengados ²	511	495
Activos relacionados con el carbono ^{1,3}	323	247
Otros deudores no comerciales	615	329
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	2.336	1.821
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados	515	401
Ingresos devengados ²	10	9
Activos relacionados con el carbono ^{1,3}	275	330
Otros deudores no comerciales	116	22
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	916	762

1 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha optado por presentar los activos relacionados con el carbono como un componente de los Activos relacionados con el carbono y otros activos, tras haber presentado anteriormente dichos importes dentro de Activos intangibles. En consecuencia, las cifras del ejercicio comparativo a 31 de diciembre de 2023 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 del balance.

3 El desglose de los Activos relacionados con el carbono por régimen subyacente se presenta en la nota 4f.

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

Millones de euros	2024	2023
Al inicio del ejercicio	114	114
Provisión durante el ejercicio	6	4
Reversión durante el ejercicio	(4)	(3)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(7)	(1)
Movimientos por cambio de divisas	2	-
	111	114

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su plazo de cobro es de 30 días (2023: 30 días).

La exposición al riesgo crediticio por deudores comerciales del Grupo es la siguiente:

31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	1.224	188	284	49	140
Pérdidas crediticias previstas	0,1%	0,1%	0,7%	6,1%	75,7%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	-	-	2	3	106

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

21 Existencias

Millones de euros	2024	2023
Consumibles de mantenimiento	534	417
Consumibles de catering	44	43
Otras existencias	39	34
	617	494

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

a Efectivo

Millones de euros	2024	2023
Efectivo en bancos y en caja	2.975	1.531
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	5.214	3.910
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.189	5.441
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.639	1.396
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	9.828	6.837

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 2024 el Grupo no tenía descubiertos bancarios pendientes (2023: 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 del balance, 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 2024 Aer Lingus tenía 29 millones de euros de efectivo restringido (2023: 31 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 2024	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2024
Préstamos bancarios, otros préstamos, bono convertible y pasivos por financiación de activos	7.115	1.064	217	-	303	8.699
Pasivos por arrendamiento	8.967	(1.737)	422	988	6	8.646
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(5.441)	(2.695)	(53)	-	-	(8.189)
Depósitos remunerados a corto plazo	(1.396)	(215)	(28)	-	-	(1.639)
	9.245	(3.583)	558	988	309	7.517

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, bono convertible y pasivos por financiación de activos	10.365	(3.267)	(102)	-	119	7.115
Pasivos por arrendamiento	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

23 Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

Millones de euros	2024	2023
Acreedores comerciales	3.350	3.177
Otros acreedores	1.481	1.244
Otros impuestos y seguridad social	280	262
Devengos	847	683
Ingresos anticipados de actividades no relacionadas con vuelos	191	224
	6.149	5.590

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2024	2023
Periodo medio de pago a proveedores	25	25
Ratio de operaciones pagadas	26	25
Ratio de operaciones pendientes de pago	19	17

Millones de euros	2024	2023
Total pagos realizados	9.606	10.966
Total pagos pendientes	152	158

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

	2024	2023
Volumen monetario pagado (millones de euros)	8.523	10.002
Porcentaje que supone sobre el total monetario de pagos a los proveedores	89%	91%
Número de facturas pagadas (miles)	218	213
Porcentaje sobre el número total de facturas pagadas a proveedores	77%	76%

24 Ingresos diferidos

Estimaciones contables significativas aplicadas - Reconocimiento de ingresos: hipótesis de *breakage* aplicadas a los ingresos de pasajeros, programas de fidelización de clientes y vales no canjeados

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo reconoció 8.536 millones de euros (2023: 8.023 millones de euros) relacionados con ingresos diferidos, de los cuales 2.888 millones de euros (2023: 2.712 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Ingresos de pasajeros

Los Ingresos de pasajeros 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 calculan en función de las 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 efecto significativo en los ingresos de pasajeros reconocidos en el ejercicio. Un aumento de dos puntos porcentuales en el nivel de *breakage* de billetes no utilizados del saldo de ventas anticipadas (excluidos los vales) a 31 de diciembre de 2024 daría lugar a un ajuste de Ingresos diferidos de 101 millones de euros (2023: 93 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

Programas de fidelización de clientes

Los ingresos relativos a la emisión de Avios en el marco de programas de fidelización de clientes se basan 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 operación de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de operación de los Avios se calcula como el precio de las recompensas con respecto a los que se pueden canjear y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios que previsiblemente no van a canjear 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 previstas futuras en el comportamiento de los clientes. El Grupo tiene en cuenta la actividad de reembolso histórica, representativa de las tendencias de comportamiento a largo plazo. Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis sobre los Avios que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en Ingresos diferidos de 99 millones de euros (2023: 94 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de explotación del ejercicio.

Pasivo por vales no canjeados

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo reconoció 587 millones de euros en concepto de vales no canjeados, incluidos los impuestos asociados (2023: 645 millones de euros) dentro de Ingresos diferidos. De los 587 millones de euros, 100 millones de euros (2023: 139 millones de euros) corresponden a vales emitidos debido a cancelaciones de vuelos por la pandemia de COVID-19, denominados "vuelos interrumpidos", y 487 millones de euros (2023: 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 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 en los 12 meses posteriores a la fecha del balance.

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 2024 y 2023, el Grupo consideró 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.

Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis del número de vales en circulación a 31 de diciembre de 2024 que no se espera canjear antes de su vencimiento daría lugar a una reducción de los Ingresos diferidos de 29 millones de euros (2023: 32 millones de euros), con un ajuste compensatorio para aumentar los Ingresos de pasajeros y el Beneficio de explotación reconocidos en el ejercicio.

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	2.712	5.311	8.023
Efectivo recibido de clientes ¹	-	26.241	26.241
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3}	(1.397)	(26.248)	(27.645)
Gasto financiero reconocido en la Cuenta de resultados	13	-	13
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	1.453	207	1.660
Movimientos por cambio de divisa	107	137	244
Saldo a 31 de diciembre de 2024	2.888	5.648	8.536
Análisis:			
Corrientes	2.685	5.648	8.333
No corrientes	203	-	203
	2.888	5.648	8.536

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas ⁵	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	2.630	5.014	7.644
Efectivo recibido de clientes ^{1, 5}	-	24.405	24.405
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3, 5}	(1.052)	(24.313)	(25.365)
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

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

2 Cuando el Grupo actúa como 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 2024 se reconoce una cantidad de 4.924 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2024 (reconocida durante 2023 y previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2023: 3.914 millones de euros).

4 Dentro de la emisión de puntos de fidelización a clientes a 31 de diciembre de 2024 se incluye un importe de 207 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 161 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 Las cifras de 2023 se han reexpresado para aumentar tanto el Efectivo recibido de clientes como los Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados en 3.298 millones de euros. No hay cambios en los ingresos diferidos totales.

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 203 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: 241 millones de euros), los cuales se prevé reconocer en su totalidad como ingresos en un periodo de entre uno y cinco años después de la fecha del balance.

Los Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en contraprestaciones imputadas a obligaciones de cumplimiento vinculadas a Avios. Los Avios los emiten las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros, como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. 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.

25 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2024	2023
Otros acreedores no corrientes	343	164
Devengos e ingresos diferidos	58	55
	401	219

26 Deudas a largo plazo

a Deudas totales

Millones de euros	2024			2023		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros ¹	601	1.294	1.895	113	1.840	1.953
Bono convertible ¹	1.016	-	1.016	735	-	735
Pasivos por financiación de activos	381	5.407	5.788	303	4.124	4.427
Pasivos por arrendamiento	1.477	7.169	8.646	1.826	7.141	8.967
Deudas financieras remuneradas	3.475	13.870	17.345	2.977	13.105	16.082

1 Las deudas financieras totales a 31 de diciembre de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual, bajo la cual la parte no corriente del bono convertible con vencimiento en 2028, por importe de 726 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, se ha reclasificado como pasivo corriente. Para obtener más información, véanse las notas 1 y 19.

Existen deudas a largo plazo del Grupo por un importe de 5.853 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.516 millones de euros) garantizadas por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.958 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.736 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	2024	2023
825 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,125% con vencimiento en 2028 ¹	1.016	735
700 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento en 2029 ²	718	717
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 ²	510	510
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ³	501	500
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ⁴	66	114
Bonos a tipo fijo garantizados ⁵	56	56
Préstamo hipotecario en dólares estadounidenses a tipo fijo no garantizado ⁶	35	46
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ⁷	9	10
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	2.911	2.688
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles	(1.617)	(848)
Total préstamos bancarios, otros préstamos y bonos convertibles no corrientes	1.294	1.840

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 importe 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. El bono 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. El bono con vencimiento en 2027 devenga intereses a tipo fijo del 1,5% anual, pagaderos a plazo vencido. El bono con vencimiento en 2027 se emitió al 98,803% del principal y, salvo que se haya amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizará 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 4,34% y 4,52%. Los préstamos son reembolsables en 2027.

5 Los bonos garantizados con un cupón a tipo fijo del 3,75% son reembolsables en 2027.

6 El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses a tipo fijo no garantizado 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.

Además, el 14 de junio de 2024 el Grupo suscribió una línea de crédito renovable garantizada, vinculada a la sostenibilidad, por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses a cinco años, con dos opciones de prórroga de un año disponibles sujetas a la aprobación de los prestamistas, a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes. A 31 de diciembre de 2024 no se había dispuesto de ninguna cantidad en virtud de la línea de crédito. Aunque el Grupo no prevé recurrir a la línea de crédito renovable, si lo hiciera, la deuda resultante estaría garantizada, en las respectivas compañías operadoras, por: (i) derechos de aterrizaje específicos, (ii) aeronaves o (iii) una combinación de ambos. Paralelamente a la suscripción de la línea de crédito, el Grupo canceló su línea de crédito renovable garantizada de 1.755 millones de dólares estadounidenses, que vencía parcialmente en marzo de 2025 y el resto en marzo de 2026.

El 28 de junio de 2024, como consecuencia de la suscripción de la mencionada línea de crédito renovable, British Airways extinguió sus dos líneas de Export Development Guarantee Facility por importe de 1.000 millones de libras esterlinas que estaban parcialmente garantizadas por UK Export Finance, que no se había dispuesto en el momento de la extinción y que vencían por importes iguales en noviembre de 2026 y en septiembre de 2028.

Detalles sobre el bono convertible 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. El bono convertible 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.

El bono convertible otorga a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprende un total de 244.850.715 opciones al inicio y, tras el dividendo a cuenta de 2024, incluye 248.269.636 opciones a 31 de diciembre de 2024 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 ejerzan su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG. El derecho de conversión de los titulares de los bonos se puede ejercer actualmente.

El bono convertible se registra a su valor razonable, que a 31 de diciembre de 2024 ascendía a 1.016 millones de euros (2023: 735 millones de euros), lo que constituye un aumento de 281 millones de euros desde el 1 de enero de 2024. De este aumento, el gasto incluido en el Estado de resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 44 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 237 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 vencimiento 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 vencimiento 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 los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y el 31 de diciembre de 2023.

A 31 de diciembre de 2024, los Pasivos por financiación de activos incluyen importes acumulados de 2.956 millones de euros (2023: 2.948 millones de euros) y los activos asociados reconocidos en Inmovilizado material incluyen unos importes acumulados de 2.076 millones de euros (2023: 2.757 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 arrendamiento

Millones	2024	2023
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$38	\$50
Euros	€75	€124
	€110	€170
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.785	€1.783
	€1.785	€1.783
Bono convertible		
Euros	€1.016	€735
	€1.016	€735
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$3.977	\$3.849
Euros	€1.730	€746
Yenes japoneses	¥35.051	¥28.432
	€5.788	€4.427
Pasivos por arrendamiento		
Dólares estadounidenses	\$6.873	\$7.399
Euros	€799	€1.008
Yenes japoneses	¥58.881	¥68.998
Libras esterlinas	£696	£690
	€8.646	€8.967
Total deudas financieras remuneradas	€17.345	€16.082

27 Provisiones

Estimación contable significativa aplicada - Provisiones para grandes reparaciones y restauración: hipótesis clave subyacentes al valor contable de las provisiones

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo reconoció 3.014 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 2.529 millones de euros) relacionados con provisiones para grandes reparaciones y restauración, principalmente relativas a aeronaves arrendadas.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otras revisiones de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen abarcar varios años. Las provisiones para grandes reparaciones y restauración se realizan en función 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 juicio significativo en relación con el nivel de costes que se prevé asumir cuando ocurra un suceso importante de mantenimiento. Otras estimaciones que no se consideran significativas incluyen la utilización de las aeronaves, los intervalos previstos de mantenimiento y el estado de las aeronaves. 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 significativa en las provisiones, una combinación de cambios en varias hipótesis si que podría tenerla. El Grupo considera que un posible cambio razonable en las hipótesis sobre tasas de inflación y tasas de descuento de un incremento de 100 puntos básicos daría lugar a un aumento de 62 millones de euros (2023: 53 millones de euros) y a un descenso de 70 millones de euros (2023: 59 millones de euros), respectivamente, en el saldo de la provisión cuando se aplican de manera aislada entre sí.

Juicios contables significativos aplicados - Provisiones para grandes reparaciones y restauración: determinación de la política contable para aeronaves arrendadas

La NIIF 16 no aborda la contabilización de las provisiones para grandes reparaciones y restauración 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 a la 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 que aplica 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 del balance. 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, reparaciones y restauración refleja las obligaciones derivadas de sus contratos de arrendamiento.

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones y restauración	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales	Obligaciones relacionadas con el carbono ¹	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2024	2.529	94	735	82	247	53	3.740
Provisiones registradas durante el ejercicio	609	162	34	26	314	32	1.177
Reclasificaciones	(18)	-	-	1	-	-	(17)
Utilizadas durante el ejercicio	(276)	(39)	(42)	(22)	-	(32)	(411)
Extinguidas durante el ejercicio	-	-	-	-	(236)	-	(236)
Reversión de importes no utilizados	(97)	(18)	-	(14)	(13)	-	(142)
Reversión del descuento	107	1	22	-	-	-	130
Revalorizaciones	20	-	93	-	-	-	113
Movimientos por cambio de divisas	140	1	-	2	4	-	147
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2024	3.014	201	842	75	316	53	4.501
Desglose:							
Corrientes	691	63	85	45	307	8	1.199
No corrientes	2.323	138	757	30	9	45	3.302
	3.014	201	842	75	316	53	4.501

¹ El desglose de las Obligaciones relacionadas con el carbono por régimen subyacente se presenta en la nota 4f.

Provisiones para grandes reparaciones y restauración

Las provisiones para gastos por grandes reparaciones y restauración se reconocen a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento significativo y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de un 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 abarca 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 revalorizaciones 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 se registren 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, en función de la fecha prevista 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 y el programa de reestructuración del handling en tierra de Iberia implementado en 2024, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. Los importes de las provisiones se han determinado por medio de valoraciones actuariales realizadas por actuarios independientes y se han 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% y 2,7%, respectivamente. Se espera que los pagos relacionados con estas provisiones continúen hasta 2032.

A 31 de diciembre de 2024, 199 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2023: 88 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido de 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 al estado activo o pasar al estado 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, entre otros, los siguientes: (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 (v) la rotación del personal.

La provisión se volvió a evaluar a 31 de diciembre de 2024 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de la proyección de la unidad de crédito, en función de una tasa de descuento coherente con el índice iBoxx del 3,24% para empleados en activo y del 2,80% para empleados inactivos (2023: índice iBoxx del 3,17% y 2,98%, respectivamente), las tablas de mortalidad PER_Col_2020.1er.orden. y asumiendo incrementos salariales contractuales en 2025 de hasta el 2,8% y del 2,0% en 2026 y un 2,0% anual en adelante derivado de incrementos en el Índice de Precios al Consumo (IPC). A 31 de diciembre de 2024, un total de 5.594 tripulantes de vuelo contaban con la posibilidad de optar por esta decisión una vez alcanzasen los 60 años (31 de diciembre de 2023: 5.179). A 31 de diciembre de 2024, había un total de 638 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 2023: 479). Además, a 31 de diciembre de 2024, había 23 empleados que habían alcanzado la edad de jubilación y optado por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2023: 25).

A 31 de diciembre de 2024 la duración media de empleo de los tripulantes de cabina que reunían los requisitos era de 16 años (31 de diciembre de 2023: 17 años). Esta provisión es principalmente a largo plazo. Las revalorizaciones en la valoración de esta provisión se registran en el Estado de resultado global. La cantidad relacionada con esta provisión era de 780 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (2023: 677 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales

Las provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales incluyen:

- Importes relacionados con demandas 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 por liquidar en relación a estas demandas y sanciones pendientes es incierta.

Obligaciones relacionadas con el carbono

Las Obligaciones relacionadas con el carbono se refieren a los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisiones y el plan CORSIA para las emisiones de CO₂ equivalente emitidas en los vuelos dentro de la UE, de Suiza, de Reino Unido y a nivel mundial y se extinguirán en el ejercicio posterior a la fecha del balance a través de su liquidación con las autoridades pertinentes. Véanse las notas 2 y 4 para obtener más información.

28 Pasivos contingentes

Existe una serie de procedimientos legales y reguladores abiertos contra el Grupo en varias jurisdicciones que, a 31 de diciembre de 2024, en los casos en los que podían estimarse de forma fiable, ascendían a 42 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 58 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 los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

Política comercial relativa al equipaje de mano de Vueling

Durante 2023, Vueling recibió varias solicitudes de información del Ministerio de Consumo en España en relación con su política comercial de equipaje de mano.

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 de España y del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo sobre normas comunes para la operación de servicios aéreos. Posteriormente, el 14 de mayo de 2024, el Ministerio de Consumo emitió una Resolución Sancionadora a Vueling, que reconfirmaba los detalles del Pliego de Cargos y multaba a Vueling con 39 millones de euros y solicitaba la rectificación de las supuestas infracciones. El 14 de junio de 2024, Vueling apeló la Resolución Sancionadora ante el Ministerio de Consumo. El 1 de diciembre de 2024, el Ministerio de Consumo confirmó la mencionada Resolución Sancionadora. El 29 de enero de 2025, Vueling presentó un recurso contencioso-administrativo, en relación a la Resolución Sancionadora, ante la Audiencia Nacional en España. Al mismo tiempo, Vueling presentó una medida cautelar para suspender la

sanción hasta que se dicte una sentencia firme. El Grupo espera recibir una resolución de la medida cautelar a mediados de 2025, así como obtener una citación en la Audiencia Nacional en 2026, como muy pronto.

El Grupo, junto con sus asesores, ha revisado la Resolución Sancionadora y considera que tiene argumentos legales sólidos para respaldar su política comercial de equipaje de mano y no considera probable que se produzca un resultado desfavorable en el futuro. Por ello, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna.

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

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 tipo de cambio, el riesgo de tipos de interés), el riesgo de crédito y el riesgo de liquidez. Las principales repercusiones en los estados financieros se exponen a continuación:

a Riesgo del precio del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo 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) únicamente a la fecha del balance y no refleja el efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y de 2023.

2024			2023		
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	-	2.079	40	-	1.497
(40)	-	(1.865)	(40)	-	(1.526)

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

Durante el 2024, a raíz de una recuperación sustancial de los precios del petróleo y del combustible de aviación, que continúa viéndose afectado por los acontecimientos geopolíticos, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados a 31 de diciembre de 2024 era de 189 millones de euros (2023: pasivos netos de 115 millones de euros), lo que representa un aumento de 74 millones de euros desde el 1 de enero de 2024. Del valor contable de los pasivos netos a 31 de diciembre de 2024, todos (2023: todos) los derivados asociados se designaron dentro de relaciones de cobertura.

b Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto al riesgo de tipo de cambio sobre los ingresos, las compras y la 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 operaciones son principalmente el dólar estadounidense, la libra esterlina y el euro. El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante el riesgo de tipo de cambio, 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, según 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 arrendamiento 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 efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y de 2023.

	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
2024	20 (20)	404 (404)	975 (969)	20 (20)	(13) 13	394 (394)	20 (20)	(1) 1	(21) 21
2023	20 (20)	343 (346)	1.005 (1.159)	20 (20)	6 (8)	262 (262)	20 (20)	(50) 50	(64) 64

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 2024, el valor razonable de los activos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 505 millones de euros (2023: pasivos netos de 357 millones de euros), lo que representa un aumento de 862 millones de euros desde el 1 de enero de 2024. 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 activos netos a 31 de diciembre de 2024, 191 millones de euros (2023: pasivos netos de 151 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 la partida de (Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera.

c Riesgo de tipo 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 tipo 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 euros, según 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 efecto que se hubiese producido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y de 2023.

2024			2023		
Subida/ (descenso) del tipo de interés en euros 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 euros Puntos básicos	Efecto sobre el beneficio antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
100	(17)	9	100	(12)	16
(100)	17	(7)	(100)	12	(16)

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 2024, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados de tipos de interés era de 12 millones de euros (2023: activos netos de 28 millones de euros), lo que representa una disminución de 16 millones de euros desde el 1 de enero de 2024. Del valor contable de los activos netos a 31 de diciembre de 2024, todos (2023: 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 al asignar límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y al formalizar 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 de Otros ingresos no operativos de la Cuenta de resultados.

e Riesgo de contraparte

El Grupo está expuesto al riesgo de contraparte en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros por cobrar. 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, en su caso, 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 2024, 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	
	2024	2023
Reino Unido	39 %	55 %
España	2 %	- %
Irlanda	25 %	16 %
Resto de la zona euro	27 %	24 %
Resto del mundo	7 %	5 %

f Riesgo de liquidez

El Grupo invierte su efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos monetarios, y para ello elige instrumentos con vencimientos o una 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.

El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación generales y específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas:

Millones	2024	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de financiación generales concedidas¹</i>		
Línea de financiación en euros con vencimiento entre marzo y abril de 2025	€120	120
Línea de financiación en euros con vencimiento en marzo de 2025 ²	€350	350
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2029 ²	\$3.000	2.874
		3.344
<i>Líneas de financiación específicas para aeronaves comprometidas</i>		
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento entre mayo y junio de 2025 ³	\$140	134
		134
<hr/>		
Millones	2023	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de financiación generales concedidas¹</i>		
Líneas de financiación en euros con vencimiento entre marzo y mayo de 2024	€87	87
Línea de financiación en euros con vencimiento en marzo de 2025 ²	€350	350
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2025 y marzo de 2026 ²	\$1.755	1.605
Líneas de financiación en libras esterlinas con vencimiento en noviembre de 2026 y septiembre de 2028 ²	£2.000	2.317
		4.359
<i>Líneas de financiación específicas para aeronaves</i>		
Líneas de financiación en dólares estadounidenses con vencimiento entre junio y julio de 2024 ³	\$410	375
		375

1 Las líneas de financiación generales se pueden disponer en cualquier momento a discreción del Grupo, siempre que se notifique la utilización prevista hasta tres días antes de que se produzca, en función de la línea de financiación.

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

3 A 31 de diciembre de 2024, el Grupo tenía líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas con vencimiento entre mayo y junio de 2025 (2023: vencimiento entre junio y julio de 2024) para ciertos compromisos de entrega de aeronaves.

Además, a 31 de diciembre de 2024, el Grupo disponía de líneas de descubierto no utilizadas de 56 millones de euros (2023: 53 millones de euros).

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 en función del 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 2024
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(266)	(262)	(524)	(1.795)	(3.901)	(6.748)
Pasivos por arrendamiento	(801)	(805)	(1.550)	(3.468)	(4.783)	(11.407)
Préstamos a tipo fijo	(576)	(14)	(56)	(2.186)	-	(2.832)
Préstamos a tipo variable	(14)	(13)	(26)	(16)	-	(69)
Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar	(6.149)	-	(401)	-	-	(6.550)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	6	3	4	1	-	14
Contratos de divisas	203	174	201	20	-	598
Derivados de combustible	5	9	13	1	-	28
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(1)	-	(1)	-	-	(2)
Contratos de divisas	(56)	(12)	(13)	-	-	(81)
Derivados de combustible	(64)	(64)	(61)	(36)	-	(225)
A 31 de diciembre de 2024	(7.713)	(984)	(2.414)	(7.479)	(8.684)	(27.274)

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 arrendamiento	(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)
Acreeedores comerciales y otras cuentas por 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)

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 que una parte debe pagar a la otra.

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

31 de diciembre de 2024

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	679	(55)	624	(6)	618
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	351	(55)	296	(6)	290

¹ El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía en varios de sus pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha reconocido 55 millones de euros en garantías (2023: 28 millones de euros) que se compensan en el Balance y 6 millones de euros (2023: 2 millones de euros) no compensados en el Balance.

31 de diciembre de 2023

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	151	(28)	123	(2)	121
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	595	(28)	567	(2)	565

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 supervisa el capital en función tanto del ratio de Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales como del ratio de Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales. A 31 de diciembre de 2024, la Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 2,5 veces (2023: 2,9 veces) y la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales era de 1,1 veces (2023: 1,7 veces). La definición y el cálculo de estas medidas de rendimiento está incluida en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

En la sección sobre el 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 2024 y 31 de diciembre de 2023 por naturaleza y clasificación a efectos de valoración:

31 de diciembre de 2024

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en el Estado de resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	190	-	-	190
Instrumentos financieros derivados	-	-	229	-	229
Otros activos no corrientes	225	-	4	687	916
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.774	-	-	-	1.774
Otros activos corrientes	699	-	-	1.637	2.336
Instrumentos financieros derivados	-	-	395	-	395
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.639	-	-	-	1.639
Efectivo y activos líquidos equivalentes	8.189	-	-	-	8.189

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en el Estado de resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamiento	-	7.169	-	-	7.169
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	6.701	-	-	6.701
Instrumentos financieros derivados	-	-	102	-	102
Otros pasivos a largo plazo	-	171	-	230	401
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamiento	-	1.477	-	-	1.477
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	982	1.016	-	1.998
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	-	4.746	-	1.403	6.149
Instrumentos financieros derivados	-	-	194	-	194

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 el Estado de 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 ¹	211	-	-	551	762
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.559	-	-	-	1.559
Otros activos corrientes ¹	545	-	-	1.276	1.821
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 el Estado de resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamiento	-	7.141	-	-	7.141
Deudas financieras remuneradas a largo plazo ²	-	5.964	-	-	5.964
Instrumentos financieros derivados	-	-	106	-	106
Otros pasivos a largo plazo	-	151	-	68	219
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamiento	-	1.826	-	-	1.826
Componente corriente de la deuda a largo plazo ²	-	416	735	-	1.151
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	-	5.198	-	392	5.590
Instrumentos financieros derivados	-	-	461	-	461

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de los derechos ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. A 31 de diciembre de 2023 se reclasificaron importes de 330 millones de euros y 247 millones de euros a Otros activos no corrientes y Otros activos corrientes, respectivamente. Para obtener más información, véanse las notas 2 y 37.

2 La deuda total de 2023 incluye una reclasificación para ajustarse a la base de presentación actual, en la que la parte no corriente del bono convertible con vencimiento en 2028, por importe de 726 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, se ha reclasificado como pasivo corriente. Para obtener más información, véanse las notas 2 y 37.

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 operaciones de mercado reales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de mercado. Se emplearon metodologías de Nivel 1 (valores de mercado en la fecha del balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales y deudas financieras remuneradas cotizadas. El valor razonable de los pasivos financieros y los activos financieros 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 al 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 del balance. 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 del balance en función del 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 del balance en función del 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 del balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta según el 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 tiene en cuenta 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 activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes y acreedores comerciales y otras cuentas por 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 2024 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	-	189	190	190
Otros activos financieros no corrientes	-	22	4	26	23
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	14	-	14	14
Contratos de divisas a plazo ¹	-	583	-	583	583
Derivados de combustible ¹	-	27	-	27	27
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	5.400	-	5.400	5.788
Préstamos a tipo fijo	2.762	45	-	2.807	2.845
Préstamos a tipo variable	-	66	-	66	66
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	2	-	2	2
Contratos de divisas a plazo ²	-	78	-	78	78
Derivados de combustible ²	-	216	-	216	216

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es 395 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 194 millones de euros.

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 de 81 millones de euros.

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

No se han producido transferencias entre niveles de jerarquía de valor razonable durante el ejercicio.

Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y pasivos y activos financieros derivados se valoran 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 valora 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	2024	2023
Saldo inicial del ejercicio	187	55
Altas	20	5
Transferencias a activos financieros de Nivel 1	-	(1)
(Pérdidas)/ganancias netas reconocidas en el Estado de resultado global	(19)	128
Movimiento por cambio de divisas	1	-
Saldo final del ejercicio	189	187

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2024, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de operaciones 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 revalorizaciones en los derivados: (i) se reconocen en el patrimonio neto 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 trasladan al Balance de situación, en caso de que la partida cubierta sea un activo o pasivo no financiero, y se registran en el Balance de situación en el mismo epígrafe donde se reconoce la partida cubierta; (iii) se reconocen en el patrimonio neto 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 prevé 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 sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios sobre los gastos de combustible. Las ganancias y pérdidas por revalorizaciones 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, para ajustarse a la salida de efectivo relacionada con el combustible, cuando el elemento cubierto subyacente no da lugar al reconocimiento de existencias de combustible; (ii) se reconocen en el 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 prevé 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 revalorizaciones 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 revalorizaciones 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 relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto

Millones de euros	2024	2023
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	(42)	22
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	(169)	94
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	229	67
Derivados para cubrir tipos de interés ¹	11	(1)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ^{1,2}	40	123
	69	305
Ingreso por impuesto diferido relacionado	(17)	(75)
Importe total incluido en patrimonio neto	52	230

1 El valor contable de los instrumentos derivados reconocidos en activos y pasivos se analiza en los epígrafes a y b de esta nota.

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

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

Importes nominales del principal Millones de euros	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 31 de diciembre de 2024
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,26	1,16 a 1,34	3.716	1.352	206	-	5.274
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,11	1,04 a 1,19	1.907	959	295	-	3.161
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,25	1,11 a 1,42	561	386	452	731	2.130
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	670	489 a 1.200	4.219	1.735	883	-	6.837
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ^{3,4}	1,87	(0,06) a 3,90	2.052	509	149	-	

Importes nominales del principal Millones de euros	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total a 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 gastos en inmovilizado.

2 El importe nominal de los instrumentos de cobertura de precios de combustible a 31 de diciembre de 2024 representan 10,0 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación (31 de diciembre de 2023: 10,0 millones de toneladas métricas), 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 El importe nominal de los contratos de tipos de interés a 31 de diciembre de 2024 ascendían a 1.742 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 1.354 millones de euros). Los importes incluidos reflejan los importes nominales amortizables pendientes al final de cada periodo y se ajustan a los perfiles de las partidas cubierta subyacentes.

Movimientos registrados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 Millones de euros	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados			Movimientos a valor razonable reconocidos en el Estado de resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficacia ¹	Reclasificados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	1	(102)	(101)	(185)	21
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	1	(26)	(25)	190	(7)
Derivados para cubrir tipos de interés	-	17	17	(5)	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	19	-	19	(72)	(10)
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	(87)
	21	(111)	(90)	(72)	(83)
Impuestos diferidos relacionados			21	19	20
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo			(69)	(53)	(63)

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 el Estado de resultado global ²	Importes transferidos al Balance de situación
	Ineficacia ¹	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
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)

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 el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura.

Coberturas del valor razonable

A 31 de diciembre de 2024, 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 2024 son los siguientes:

Millones de euros	2024	2023
Valor contable de los pasivos por arrendamiento a los que se han aplicado coberturas del valor razonable (partidas cubiertas) ¹	(54)	(65)
Valor contable de los derivados de tipos de interés (instrumentos de cobertura)	(2)	(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	(3)	(2)
Variación en el valor empleado en el cálculo de la ineficacia de las coberturas	4	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 acciones propias

Emitidas, exigidas y desembolsadas completamente	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
A 31 de diciembre de 2023: acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770
A 31 de diciembre de 2024: 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 2024, el Grupo adquirió acciones propias para uso de IAG, que se aplicarán a los requisitos del plan de acciones para empleados. En total, el Grupo compró 74,9 millones de acciones a un precio medio ponderado de 2,82 euros por acción, por un total de 211 millones de euros, que se mantienen como acciones propias.

Además, durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo inició un programa de recompra de acciones por valor de 350 millones de euros, con una fecha de finalización prevista para febrero de 2025. A 31 de diciembre de 2024, como parte del total de 74,9 millones de acciones adquiridas, 47,9 millones de acciones, por valor de 156 millones de euros, correspondían al programa de recompra de acciones. Las acciones propias adquiridas en el marco del programa de recompra de acciones por valor de 350 millones de euros se cancelarán tras su aprobación en la Junta General de Accionistas de 2025.

Durante el ejercicio se entregaron un total de 13,1 millones (2023: 3,3 millones) de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados.

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo mantenía 117,6 millones de acciones propias (2023: 55,8 millones), que representaban el 2,37% (2023: 1,12%) del capital social emitido de la Sociedad.

32 Pagos basados en acciones

El Grupo gestiona 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 los empleados sin coste alguno, previa consecución de los objetivos de rendimiento que especifique el Grupo.

a Plan de Participación en los Resultados de IAG

El Plan de Participación en los Resultados (*Performance Share Plan*, "PSP", por sus siglas en inglés) de IAG estaba dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervenían más directamente en la configuración y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Las adjudicaciones realizadas de 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 ejercerse. Todas las adjudicaciones se consolidaban en función de tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return*, "TSR", por sus siglas en inglés) 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 (*Restricted Share Plan*) 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 el 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, teniendo en cuenta los resultados globales del Grupo e indicadores de desempeño financieros y no financieros durante el periodo de consolidación, así como cualquier incidencia sustancial 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* (*Full Potential Incentive Plan*), 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

El Plan de Diferimiento de Incentivos (*Incentive Award Deferral Plan*, "IADP", por sus siglas en inglés) de IAG se concede a empleados que reúnen los requisitos en función de pruebas 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 una parte de sus incentivos adjudicados en efectivo por adelantado y la parte 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 2024	Número de opciones concedidas	Número de opciones vencidas	Número de opciones consolidadas	Pendientes a 31 de diciembre de 2024	Ejercitables a 31 de diciembre de 2024
Plan de Participación en los Resultados	9.132	-	204	4.737	4.191	4.191
Plan de Acciones Restringidas	59.213	27.237	2.881	13.063	70.506	-
Plan de Incentivos <i>Full Potential</i>	29.600	860	1.429	-	29.031	-
Plan de Diferimiento de Incentivos ¹	1.007	465	-	560	912	-
	98.952	28.562	4.514	18.360	104.640	4.191

1 Las cifras del Plan de Diferimiento de Incentivos incluyen una reexpresión a 1 de enero de 2024 para aumentar el saldo en 149 mil adjudicaciones.

El precio medio ponderado de la acción en la fecha de ejercicio de las opciones ejercidas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 fue de 1,66 libras esterlinas (2023: 1,52 libras esterlinas). La vida contractual media ponderada de las adjudicaciones pendientes a 31 de diciembre de 2024 era de 1,1 años (2023: 1,6 años).

El Grupo reconoció un gasto por pagos basados en acciones de 72 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 (2023: 52 millones de euros).

33 Otras reservas y participaciones no dominantes

Correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024

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 ⁴	Reserva por capital amortizado ⁵		
A 1 de enero de 2024	(178)	(118)	(100)	(2.467)	867	(1.996)	6
Otra (pérdida)/beneficio global del ejercicio:							
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:							
Gastos de combustible y derechos de emisión	93	-	-	-	-	93	-
Diferencias de cambio	3	-	-	-	-	3	-
Gastos financieros	(11)	-	-	-	-	(11)	-
Ineficacia reconocida en otros gastos no operativos	(16)	-	-	-	-	(16)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	53	-	-	-	-	53	-
Variación neta en el valor razonable de otros instrumentos de patrimonio	(19)	-	-	-	-	(19)	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	24	-	-	-	24	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	48	-	-	-	48	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(44)	-	-	-	-	(44)	-
Diferencias por conversión de moneda extranjera	-	-	118	-	-	118	-
Coberturas transferidas y registradas en inmovilizado material	(6)	(5)	-	-	-	(11)	-
Coberturas transferidas y registradas en ventas anticipadas	59	1	-	-	-	60	-
Coberturas transferidas y registradas en existencias	10	-	-	-	-	10	-
A 31 de diciembre de 2024	(56)	(50)	18	(2.467)	867	(1.688)	6

Otras reservas

Millones de euros	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Reserva de fusión ⁴	Reserva por capital amortizado ⁵	Total otras reservas	Participaciones no dominantes
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 y derechos de emisión	(81)	-	-	-	-	(81)	-
Diferencias de cambio	(20)	-	-	-	-	(20)	-
Gastos financieros	(35)	-	-	-	-	(35)	-
Ineficacia 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

1 La reserva para pérdidas y ganancias no realizadas registra las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente de los importes sobre los instrumentos de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo que se considere como una cobertura eficaz. A 31 de diciembre de 2024 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 119 millones de euros y un gasto de 69 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 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).

5 Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 70 millones de euros (2023: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2023: 797 millones de euros) vinculada a la reducción histórica del valor nominal del capital social de la Sociedad.

34 Obligaciones por prestaciones a los empleados

Estimación contable significativa aplicada - Obligaciones por prestaciones a los empleados: hipótesis actuariales clave del Airways Pension Scheme (“APS”) y del New Airways Pension Scheme (“NAPS”)

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo reconoció 19.796 millones de euros en concepto de obligaciones por prestaciones a los empleados (2023: 21.239 millones de euros), de los cuales 19.275 millones de euros correspondían a las obligaciones relacionadas con el APS y el NAPS (2023: 20.692 millones de euros).

El cálculo de las obligaciones por prestaciones de los empleados relacionadas con el APS y el NAPS se determina utilizando los requisitos de valoración de la NIC 19. Estas valoraciones implican la adopción de hipótesis sobre los tipos de descuento, las tasas de mortalidad y los futuros incrementos de las pensiones. Debido a la naturaleza a largo plazo de estos planes, tales hipótesis están sujetas a una incertidumbre significativa. El Grupo determina las hipótesis que se van a adoptar en conversaciones con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real afectará a los futuros activos netos y al resultado global consolidado. A continuación se indica el efecto de la sensibilización de estas hipótesis.

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que abarcan 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, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 fueron de 292 millones de euros (2023: 279 millones de euros).

Planes de prestación definida

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el APS y el NAPS, ambos en Reino Unido y que ya no admiten nuevos miembros.

APS dejó de admitir nuevos miembros en 1984, pero continúa abierto a devengos futuros para un pequeño grupo de miembros activos. Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga media final a efectos de pensiones y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago.

El NAPS dejó de admitir nuevos miembros desde 2003 y no admite devengos futuros desde 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan anualmente por la inflación hasta un 5% anual (valoradas 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 del APS y el NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administradores. Aunque el APS y el NAPS tienen Consejos de Administradores separados, ciertos aspectos de la actividad son comunes a los dos planes. El APS y el 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, del funcionamiento y de las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores. Los Administradores son responsables de gestionar las prestaciones por pensiones de acuerdo con las normas del plan de pensiones y la legislación pertinente en materia de pensiones, incluida la jurisprudencia aplicable.

Cada tres años, los Administradores del APS y el 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 los empleados”, que se utiliza para calcular las posiciones de la Cuenta de resultados y del 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 hipótesis diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y los niveles de financiación.

A 31 de diciembre de 2024, las valoraciones trienales a 31 de marzo de 2024 tanto para el APS como para el NAPS no se habían finalizado, por lo que las últimas valoraciones actuariales que se realizaron fueron a 31 de marzo de 2021, que dieron como resultado un superávit técnico de 343 millones de euros (295 millones de libras esterlinas) para el APS y un déficit técnico de 1.887 millones de euros (1.650 millones de libras esterlinas) para el NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para el APS y el NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 a 31 de diciembre de 2024, debido principalmente a diferencias temporarias en las fechas de valoración y a las hipótesis específicas de los planes usados en las valoraciones actuariales llevadas a cabo a 31 de marzo de 2021 frente a los requisitos de la NIC 19 empleados en los supuestos de valoración contable a fecha del balance. La valoración actuarial del APS y del NAPS no se actualiza fuera de las valoraciones trienales, lo que imposibilita 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, que es acorde con una estimación prudente de la rentabilidad futura de inversión en activos de los respectivos planes, mientras que, según la NIC 19, las tasas se basan en los rendimientos de los bonos corporativos de alta calidad, con independencia de cómo se invierten los activos.

La valoración trienal del NAPS a 31 de marzo de 2021 sustituye los acuerdos anteriores alcanzados en 2020 y 2021 entre British Airways y el Administrador del 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 del NAPS a 31 de marzo de 2021, British Airways acordó aportar determinados activos inmuebles como garantía, lo que continuará en vigor hasta el 30 de septiembre de 2028, a menos que se modifique en la valoración trienal a 31 de marzo de 2024.

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”), con sede en EE. UU. y que se conoce con el nombre de “*US Plan*”. El *US Plan* se considera un plan de prestación definida y no admite a nuevos miembros ni 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, IAG Loyalty y Aer Lingus gestionan 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. Los más importantes son los siguientes:

- Riesgo de volatilidad de los activos: las obligaciones de los planes se calculan usando una tasa de descuento referenciada a la rentabilidad de los bonos corporativos de alta calidad. Si la rentabilidad de los activos de los planes es inferior a esa rentabilidad, se reducirá el superávit o se incrementará el déficit, en función del plan. Algunos de estos planes mantienen un importe considerable 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

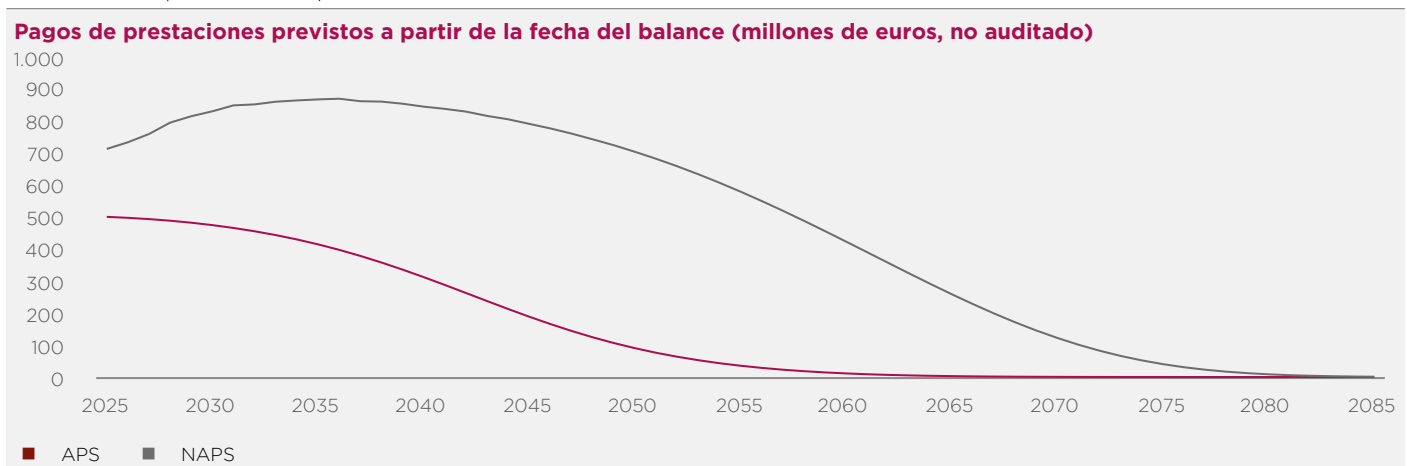
Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con el NAPS. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, neto de costes por servicios realizados por el Grupo, ascendió a 37 millones de euros (2023: 48 millones de euros), y las aportaciones del empleador realizadas ascendieron a 38 millones de euros (2023: 49 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 1 millón de euros (2023: 1 millón de euros) (nota 34b,c).

Acuerdos futuros de financiación

Las aportaciones a pensiones del APS y del 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 al APS y al NAPS un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador en 2025.

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



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 del 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 pago del déficit incluye un mecanismo de protección contra el exceso de financiación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al pago del 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 se sitúa por debajo del 100% posteriormente, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 100%.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, la posición de financiación del NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al pago del déficit se suspendieron. A 31 de diciembre de 2024, 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 pago del 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 pago del déficit en el futuro o que no se necesite incorporar aportaciones al pago del déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

A 31 de diciembre de 2024, 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	-	38
De 1 a 2 años	-	33
De 2 a 5 años	-	31
Más de 5 años	-	-
Total pagos al déficit esperados	-	102

1 Las aportaciones al pago del déficit comprometidas, acordadas en el marco de la evaluación actuarial a 31 de marzo de 2021, se suspendieron a 31 de diciembre de 2024 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 del NAPS a 31 de marzo de 2021, British Airways no podía abonar ningún dividendo a IAG en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, cualquier dividendo abonado por British Airways irá acompañado de aportaciones al NAPS por un 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 deberán realizarse pagos adicionales al NAPS si el plan no está financiado como mínimo al 100%. Todas las restricciones a los dividendos dejarán de aplicarse a partir del 1 de octubre de 2025. British Airways debe mantener un nivel mínimo de efectivo de 1.933 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 al NAPS. El importe de las aportaciones al pago del déficit y las aportaciones equivalentes por dividendos en un ejercicio será, como máximo, de 362 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	2024			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ^{1,2}	5.819	15.713	417	21.949
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(5.819)	(13.456)	(521)	(19.796)
Activo/(pasivo) neto de pensiones	-	2.257	(104)	2.153
Efecto del techo de activos ³	-	(564)	(2)	(566)
Otras obligaciones por retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2024	-	1.693	(117)	1.576
Representado por:				
Activos por retribuciones a empleados				1.711
Obligaciones por retribuciones a empleados				(135)
Activos netos por retribuciones a empleados ⁴				1.576
	2023			
Millones de euros	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 ³	(7)	(728)	-	(735)
Otras obligaciones por retribuciones a empleados	-	-	(8)	(8)
A 31 de diciembre de 2023	15	1.352	(162)	1.205
Representado por:				
Activos por retribuciones a empleados				1.380
Obligaciones por retribuciones a empleados				(175)
Activos netos por retribuciones a empleados ⁴				1.205

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 dichas AVC. A 31 de diciembre de 2024, dichos activos tenían un valor de 317 millones de euros (2023: 322 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

2 En el valor razonable de los activos afectos a los planes se incluyen 2.395 millones de euros de renta variable privada y alternativas a 31 de diciembre de 2024, cuyo valor razonable se ha determinado en función de las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones suelen ser anteriores a la fecha del balance y se han ajustado para tener en cuenta cualquier movimiento de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha del balance. Normalmente, el método de valoración y los *inputs* relativos a estas inversiones no se actualizan en la fecha del balance a menos que haya indicios de movimientos significativos del mercado.

3 Tanto el APS como el 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.

4 A 31 de diciembre de 2024, los activos por impuesto diferido netos reconocidos en activos netos por retribuciones a empleados (2023: activos) ascendían a 34 millones de euros (2023: 48 millones de euros). Las obligaciones por prestaciones definidas comprenden 20 millones de euros (2023: 20 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	2024	2023
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	1	1
Gastos administrativos	19	17
	20	18
Planes de aportación definida	292	279
Coste de pensiones registrados como gastos de personal	312	297
Millones de euros	2024	2023
Ingresos por intereses sobre activos afectos a los planes	(1.041)	(1.117)
Gastos por intereses sobre pasivos afectos a los planes	951	955
Gastos por intereses sobre el techo de activos	27	59
Ingreso de financiación neto correspondiente a pensiones	(63)	(103)

iii Importes reconocidos en el Estado del resultado global

Millones de euros	2024	2023
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo los ingresos por intereses	2.024	857
Revalorización de los pasivos de los planes derivada de cambios en los supuestos financieros	(1.592)	314
Revalorización de los pasivos de los planes derivada de cambios en los supuestos demográficos	(235)	55
Revalorización de pérdidas por experiencia	(208)	430
Revalorización del techo de activos del APS y del NAPS	(220)	(583)
Revalorizaciones de pensiones (cargadas)/abonadas al Estado de resultado global	(231)	1.073
Impuestos derivados de las revalorizaciones de pensiones	25	3
Revalorizaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global, netas de impuestos	(206)	1.076

c Valor razonable de los activos afectos a los planes

i Estrategias de inversión

Tanto en el APS como en el NAPS, el Administrador es el responsable último de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última es una forma de inversión concebida para conciliar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios previsto 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 es posible, así como de instaurar un proceso de gestión dinámico 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 los 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 seguros de *buy-in*, *swaps* de activos y *swaps* de longevidad.

Junto con las pólizas de seguro vigentes con Rothesay Life (como se detalla en la nota 34c(iii)) y tras la formalización de otro *swap* de longevidad en 2024, el APS está protegido al 100% contra todo el riesgo de longevidad y completamente protegido en relación con todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. El APS está protegido en un porcentaje de casi el 90% frente a los tipos de interés y la inflación (según el índice de precios minoristas de Reino Unido). El NAPS está protegido al 95% contra los tipos de interés y la inflación (según el índice de precios al consumidor británico).

Los activos que mantienen el APS y el NAPS se reparten entre "activos orientados a la búsqueda de rentabilidades" y "activos orientados a la conciliación de pasivos" en función del vencimiento de cada plan. A 31 de diciembre de 2024, la asignación real de activos para el NAPS era del 20% (2023: 19%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 80% (2023: 81%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Para el 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 el APS a 31 de diciembre de 2024 fue del 1% (2023: 1%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 99% (2023: 99%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. El NAPS utiliza inversiones orientadas al pasivo (*Liability Driven Investments*, "LDI", por sus siglas en inglés) 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 2024, no ha sido necesario para el 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	2024	2023
A 1 de enero	23.187	23.668
Ingresos por intereses	1.041	1.114
Gastos administrativos	(18)	(14)
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluidos ingresos por intereses	(2.024)	(857)
Aportaciones del empleador ¹	38	49
Aportaciones de empleados	-	8
Prestaciones pagadas	(1.223)	(1.065)
Movimientos por cambio de divisas	948	284
A 31 de diciembre	21.949	23.187

1 Incluye aportaciones del empleador al APS por valor de 1 millón de euros (2023: 1 millón de euros) y al NAPS por valor de cero euros (2023: cero euros) de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a cero euros en el caso del APS (2023: cero euros) y a cero euros en el caso del NAPS (2023: 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	2024				2023
	APS	NAPS	Otros	Total	
<i>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades</i>					
Acciones cotizadas - Reino Unido	8	120	-	128	123
Acciones cotizadas - Resto del mundo	1	912	160	1.073	602
Participaciones no cotizadas	27	625	15	667	721
Inmuebles	-	1.307	12	1.319	1.591
Inversiones alternativas	27	1.702	-	1.729	1.732
	63	4.666	187	4.916	4.769
<i>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</i>					
Bonos del Estado a tipo fijo	1.168	4.458	156	5.782	6.120
Bonos del Estado indexados	646	8.741	13	9.400	10.320
Swaps de activos y de longevidad	872	-	-	872	899
Póliza de seguros	3.224	-	37	3.261	3.391
	5.910	13.199	206	19.315	20.730
<i>Otros</i>					
Efectivo y activos líquidos equivalentes	79	671	10	760	697
Instrumentos financieros derivados	(233)	(2.852)	10	(3.075)	(3.015)
Otras inversiones	-	29	4	33	6
	(154)	(2.152)	24	(2.282)	(2.312)
Total activos afectos a los planes	5.819	15.713	417	21.949	23.187

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 obtener más información) y utilizando los siguientes métodos e hipótesis:

- Las participaciones no cotizadas se reconocen a su valor razonable en función del 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 del balance y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha del balance. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha del balance, 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 del balance. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha del balance y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha del balance. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha del balance, 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 por percibir por la venta de activos que no se han cobrado en la fecha del balance; 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: el APS mantiene una póliza con Rothesay Life contratada en 2010 y ampliada en 2013 que cubre el 25% (2023: 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 el 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, el APS contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 21% (2023: 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, el 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 al APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Estos flujos de efectivo se liquidan en términos netos 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 del APS firmó un contrato de *buy-in* con Legal & General. El contrato de *buy-in* cubre a todos los partícipes que reciben una pensión del APS a 31 de marzo de 2018, excepto a los menores dependientes, que reciben una pensión en esa fecha, y a 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 por abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que el 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 valoración 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, que debe pagar el Administrador.

El 22 de noviembre de 2023 el Gobierno de Reino Unido anunció su intención de reducir del 35% al 25% la retención a cuenta en caso de liquidación de los planes de pensiones. Este cambio entró en vigor el 11 de marzo de 2024, por lo que no se reflejó en las cifras de 2023.

Como se indica en la nota 34a, las aportaciones futuras confirmadas al pago del déficit del 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 se hayan abonado al plan. La recuperación de dichos importes está sujeta a retención en Reino Unido, que deberá pagar el Administrador. A la hora de valorar la recuperabilidad del superávit de cada plan, el Grupo limita dicha valoración 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 25%, que deberá pagar 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 el APS y el NAPS:

Millones de euros	2024	2023
A 1 de enero	735	1.248
Gastos por intereses	27	59
Revalorizaciones ¹	(220)	(583)
Movimientos por cambio de divisas	24	11
A 31 de diciembre	566	735

¹ Dentro de las revalorizaciones del techo de activos se incluye un importe de 215 millones de euros (184 millones de libras esterlinas) que surgió como consecuencia de la reducción del tipo de retención fiscal en Reino Unido del 35% al 25%, lo que dio lugar a un aumento del activo neto por prestaciones a los empleados.

d Valor actual de los pasivos afectos a 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	2024	2023
A 1 de enero	21.239	20.292
Coste del servicio actual	1	1
Gastos por intereses	950	952
Revalorizaciones - hipótesis financieras ¹	(1.592)	314
Revalorizaciones - hipótesis demográficas	(235)	55
Revalorizaciones de pérdidas por experiencia	(208)	430
Prestaciones pagadas	(1.223)	(1.065)
Aportaciones de empleados	-	8
Movimientos por cambio de divisas	864	252
A 31 de diciembre	19.796	21.239

¹ Dentro de las revalorizaciones de los supuestos financieros se incluye un importe de 1.959 millones de euros (2023: aumento de 670 millones de euros) que reduce los pasivos afectos a los planes relacionados con cambios en las tasas de descuento y de 367 millones de euros (2023: reducción de 356 millones de euros) que aumenta los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de inflación.

ii Hipótesis sobre los pasivos afectos a los planes

Los principales supuestos que se usaron para determinar las valoraciones según la NIC 19 fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2024			2023		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	5,30	5,45	1,5 - 6,7	4,50	4,55	1,0 - 7,1
Tasa de incremento del salario a efectos de pensiones ²	3,30	-	2,0 - 5,0	3,20	-	2,0 - 5,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	3,30	2,80	1,0 - 3,4	3,20	2,65	0,7 - 3,4
Tasa de inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,30	3,10	2,0 - 2,5	3,20	3,00	2,2 - 2,9
Tasa de inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,85	2,80	2,0 - 2,5	2,65	2,65	2,0 - 2,5

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 consonancia con los incrementos del Índice de Precios Minoristas de Reino Unido (*Retail Price Index*, "RPI", por sus siglas en inglés).

3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones, que refleja aumentos en la inflación, estará en consonancia con el Índice de Precios al Consumo de Reino Unido (*Consumer Price Index*, "CPI", por sus siglas en inglés) para el NAPS y con el RPI para el APS a 31 de diciembre de 2024.

Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2024	2023
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
• un varón que tiene actualmente 60 años	27,6	27,5
• un varón que tiene actualmente 40 años	29,0	28,8
• una mujer que tiene actualmente 60 años	29,2	29,0
• una mujer que tiene actualmente 40 años	31,3	31,2

Para APS, las tablas de mortalidad se basan en la base de valoración acordada (*Agreed Valuation Basis*, "AVB", por sus siglas en inglés) acordada entre British Airways y los Administradores de APS. En el caso del 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", por sus siglas en inglés) de los actuarios de Reino Unido, en su modelo de 2023. Estas tablas de mortalidad estándar, tanto para el APS como para el 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 (2023: 1,00%).

Para los planes en EE. UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad *Agreed Valuation Basis* (AVB), incorporando ajustes por las repercusiones a largo plazo que se espera que el COVID-19 tenga sobre la mortalidad.

A 31 de diciembre de 2024, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 9 años en el caso del APS (2023: 9 años) y de 13 años en el caso del NAPS (2023: 14 años). La duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida era de 1 a 16 años para otros planes (2023: 2 a 16 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, determinados cambios razonablemente posibles en hipótesis de valoración significativas, manteniendo todas las demás hipótesis constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	2024			2023		
	Incremento de los pasivos del plan			Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 50 puntos básicos) ¹	242	858	25	278	1.020	29
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 50 puntos básicos) ¹	217	822	2	243	973	5
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	290	338	21	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 Conciliación 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	Bono convertible	Pasivos por arrendamiento	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	6.380	735	8.967	180	16.262
Fondos procedentes de deudas financieras	1.474	-	-	-	1.474
Amortización de deudas financieras	(410)	-	-	-	(410)
Amortización de pasivos por arrendamiento	-	-	(1.737)	-	(1.737)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	-	-	-	(151)	(151)
Total cambios por flujos de efectivo de las actividades de financiación	1.064	-	(1.737)	(151)	(824)
Intereses pagados	(233)	(9)	(472)	23	(691)
Gasto por intereses	255	9	485	-	749
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	-	988	-	988
Movimientos en el valor razonable	-	281	-	(380)	(99)
Otros movimientos distintos de efectivo	-	-	(7)	-	(7)
Movimientos por cambio de divisas	217	-	422	2	641
Saldo a 31 de diciembre de 2024	7.683	1.016	8.646	(326)	17.019

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Bono convertible	Pasivos por arrendamiento	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 arrendamiento	-	-	(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

b Conciliación de movimientos en provisiones incluidos en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2024	2023
Saldo de apertura de provisiones	3.740	3.548
Altas no monetarias registradas en el beneficio de explotación	1.121	862
Reversiones no monetarias de importes no utilizados registradas en el beneficio de explotación	(142)	(133)
Otros importes no monetarios registradas en el beneficio de explotación	18	4
Liquidaciones de efectivo relacionadas con provisiones de explotación	(411)	(496)
Menos obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono consignadas en el resultado de explotación (nota 35c)	(304)	(212)
Movimientos en provisiones registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	282	25
Movimientos en provisiones registrados en el Estado de resultado global	93	24
Movimientos en otras partidas del Balance de situación	41	(6)
Diferencias de cambio no realizadas procedentes de provisiones registradas en el beneficio de explotación	147	(68)
Extinción no monetaria de Obligaciones relacionadas con el carbono	(236)	(98)
Sumar las obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono consignadas en el resultado de explotación (nota 35c)	304	212
Movimientos en provisiones registrados en la Cuenta de resultados fuera del beneficio de explotación	130	103
Saldo de cierre de provisiones (nota 27)	4.501	3.740

1 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha optado por desglosar el efecto de las Obligaciones relacionadas con el carbono del Movimiento en provisiones incluidos en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación dentro del Estado de flujos de efectivo. Las cifras correspondientes al ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2023 se han actualizado en consecuencia.

c Conciliación del movimiento de activos y obligaciones de carbono incluidos en Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2024	2023
Obligaciones no monetarias relacionadas con el carbono registradas en el resultado de explotación	304	212
Compra de activos relacionados con el carbono	(242)	(262)
Movimientos en activos y obligaciones relacionados con el carbono registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	62	(50)

d Otras partidas incluidas en los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación

Millones de euros	2024	2023
Pagos basados en acciones no monetarios liquidados mediante instrumentos de patrimonio	61	50
Ineficacia reconocida por la contabilidad de coberturas	-	6
Movimientos no monetarios en instrumentos financieros derivados y no derivados	30	16
Liquidación de derivados de tipos de interés	22	44
Otros	(6)	(5)
	107	111

e 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	2024	2023
Compra de inmovilizado material - flota	2.035	2.715
Compra de inmovilizado material - otros	296	193
Compra de activos intangibles	485	374
	2.816	3.282

1 Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo ha presentado los Activos relacionados con el carbono separados de los Activos intangibles, y ahora incluye estos importes dentro de los Activos relacionados con el carbono y otros activos (nota 20) con los flujos de efectivo asociados ahora presentados dentro de los Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación (véase la nota 35c). Los datos de 2023 se han actualizado en consecuencia. Para obtener más información, véanse las notas 2 y 37.

36 Operaciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2024	2023
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	6	5
Ventas a accionistas significativos ²	246	261
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	76	72
Compras a accionistas significativos ²	181	131
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	20	18
Importes por cobrar de accionistas significativos ⁵	91	136
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	10	6
Importes por pagar a accionistas significativos ⁵	15	12

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited ("Dunwoody") por importe de 5 millones de euros (2023: 4 millones de euros) y 1 millón de euros (2023: 1 millón de euros) a Serpista, S.A., Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. y Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.

2 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.

3 Compras a empresas asociadas: consistieron principalmente en 50 millones de euros (2023: 41 millones de euros) por servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 15 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A. (2023: 17 millones de euros) y 11 millones de euros (2023: 13 millones de euros) por servicios de handling recibidos de Dunwoody.

4 Importes por cobrar de empresas asociadas: consistieron principalmente en 19 millones de euros de un préstamo a largo plazo concedido a LanzaJet, Inc. (2023: 17 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., Viajes AME, S.A.U. y Mundiplan Turismo y Ocio, S.L. (2023: 1 millón de euros).

5 Importes por cobrar y por pagar a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways (Q.C.S.C.).

6 Importes por pagar a empresas asociadas: consiste principalmente en 7 millones de euros de servicios aeroportuarios auxiliares a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. y Dunwoody (2023: 3 millones de euros) y 3 millones de euros de mantenimiento de equipos aeroportuarios a Serpista, S.A. (2023: 2 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la prestación de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a cero euros (2023: 1 millón de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene operaciones 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 prestación de servicios de aerolíneas y servicios relacionados y servicios de fidelización. Todas estas operaciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2023: 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 2024, el único accionista significativo que tenía el Grupo era Qatar Airways (Q.C.S.C.).

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo no tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que no fueran accionistas significativos, y que mantuvieran una participación superior al 3% (2023: ninguno).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección en 2024 y 2023 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	5	4
Pagos basados en acciones	-	1
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	17	15
Pagos basados en acciones	3	-

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 el Consejo de Administración incluye la remuneración de un consejero ejecutivo (31 de diciembre de 2023: un consejero ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 11 miembros (31 de diciembre de 2023: 14 miembros) y excluye la remuneración del único consejero 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 2024 la obligación de la Sociedad era de 47.000 euros (2023: 45.000 euros).

A 31 de diciembre de 2024 el valor de traspaso 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 (2023: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2024 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con consejeros ni ejecutivos del Grupo (2023: cero euros).

37 Cambio en las políticas contables

El Grupo ha aplicado las modificaciones de la NIC 1 por primera vez para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, y se ha reexpresado el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 para ajustarse a la presentación actual del Balance de situación. Para obtener más información, véase la nota 2.

Además, aunque el Grupo ha mantenido su política contable para los derechos de emisión, durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 ha cambiado la forma en la que presenta los activos y pasivos asociados en el Balance de situación y la clasificación asociada en el Estado de flujos de efectivo. Para obtener más información, véase la nota 2.

En las tablas siguientes se resumen las repercusiones de estos cambios en el Balance de situación a 31 de diciembre de 2023 y en el Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023:

Balance de situación consolidado (extracto a 31 de diciembre de 2023)

Millones de euros	Publicado	Modificaciones de la NIC 1	Ajustes relacionados con el carbono	Reexpresado
Activos no corrientes				
Activos intangibles	3.909	-	(577)	3.332
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	432	-	330	762
Otros	22.635	-	-	22.635
	26.976	-	(247)	26.729
Activos corrientes				
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	1.574	-	247	1.821
Otros	9.130	-	-	9.130
	10.704	-	247	10.951
Total activos	37.680	-	-	37.680
Total patrimonio neto	3.278	-	-	3.278
Pasivos no corrientes				
Deudas financieras	13.831	(726)	-	13.105
Otros pasivos a largo plazo	3.592	-	-	3.592
	17.423	(726)	-	16.697
Pasivos corrientes				
Deudas financieras	2.251	726	-	2.977
Otros pasivos a corto plazo	14.728	-	-	14.728
	16.979	726	-	17.705
Total pasivos	34.402	-	-	34.402
Total patrimonio neto y pasivos	37.680	-	-	37.680

Estado de flujos de efectivo consolidado (extracto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023)

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	Publicado	Ajustes relacionados con el carbono	Reexpresado
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Beneficio de explotación	3.507	-	3.507
Aumento en provisiones (excluidas las obligaciones relacionadas con el carbono)	237	(212)	25
Compra de activos relacionados con el carbono neta de la variación en las obligaciones relacionadas con el carbono	-	(50)	(50)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	1.120	-	1.120
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.864	(262)	4.602
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(3.544)	262	(3.282)
Otros flujos de efectivo procedentes de las actividades de inversión	121	-	121
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.423)	262	(3.161)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(5.194)	-	(5.194)
Disminución neta de efectivo y activos líquidos equivalentes	(3.753)	-	(3.753)
Diferencias netas por cambio de divisa	(2)	-	(2)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	9.196	-	9.196
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	5.441	-	5.441

38 Hechos posteriores al cierre de balance

Reembolso parcial de los bonos con vencimiento en 2027 y 2029

El 17 de enero de 2025, el Grupo abonó 574 millones de euros para reembolsar, con un descuento neto, 577 millones de euros del valor nominal de sus bonos no garantizados antes de su vencimiento. El valor nominal de los bonos reembolsados ascendió a 277 millones de euros del bono a tipo fijo de 500 millones de euros con vencimiento en 2027 y a 300 millones de euros del bono a tipo fijo de 700 millones de euros con vencimiento en 2029. Además, el Grupo pagó intereses devengados por los bonos reembolsados por un importe de 11 millones de euros. En la nota 26b se ofrece información adicional sobre estos dos bonos.

Finalización del programa de recompra de acciones

Como se detalla en las notas 3 y 31, el 8 de noviembre de 2024 el Grupo anunció un programa de recompra de acciones por valor de 350 millones de euros, con una fecha de finalización prevista para febrero de 2025. Las acciones adquiridas bajo el programa serán canceladas en la Junta General de Accionistas de junio de 2025.

Pago del IVA histórico de IAG Loyalty a la HMRC en el Reino Unido

Como se detalla en la nota 10g y se informó en años anteriores, la HMRC en el Reino Unido ha estado considerando la contabilidad del IVA adecuada que debería aplicar IAG Loyalty. En octubre de 2024, la HMRC emitió al Grupo su carta de decisión relativa a la contabilidad del IVA adecuada, que difiere del enfoque contable aplicado por IAG Loyalty. Con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, el Grupo apeló este asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal) del Reino Unido. Para llevar el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Fiscal), sin admitir responsabilidad, el Grupo abonó a la HMRC 673 millones de euros (557 millones de libras esterlinas). De estas cantidades, el Grupo espera recuperar 260 millones de euros (215 millones de libras esterlinas) a través del IVA soportado por algunas de sus filiales, mientras que los 413 millones de euros restantes (342 millones de libras esterlinas) se reembolsarán si el asunto se resuelve a favor del Grupo.

Asimismo, con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y antes de la fecha de este informe, el Grupo solicitó al Tribunal Superior del Reino Unido una revisión judicial para determinar si IAG Loyalty tenía una expectativa legítima de poder basarse en una sentencia histórica emitida por la HMRC. A la fecha de este informe, el Grupo está a la espera de confirmación sobre si su solicitud de revisión judicial ha sido aceptada.

Dividendo complementario

El 27 de febrero de 2025, el Consejo de Administración propuso un dividendo complementario de 0,06 euros por acción (31 de diciembre de 2023: cero euros). Es pagadero a partir del 30 de junio de 2025 a los accionistas que figuren en el registro a 27 de junio de 2025. El dividendo complementario por importe de 288 millones de euros, calculado en base al número de acciones emitidas menos las acciones de autocartera en el momento del cierre de la jornada bursátil el 27 de febrero de 2025, no se ha reconocido como pasivo en estos estados financieros consolidados. Se reconocerá en el patrimonio neto total en el ejercicio que finaliza el 31 de diciembre de 2025.

Programa de recompra de acciones

El 27 de febrero de 2025, el Consejo aprobó un programa de recompra de acciones de hasta 1.000 millones de euros (31 de diciembre de 2023: cero euros) que se completará en un plazo máximo de hasta 12 meses a partir de la fecha de este informe.

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 en el marco de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por los organismos reguladores que se aplican al Grupo y pueden diferir de las medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras empresas. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo en función de los imperativos estratégicos del Grupo de: fortalecer nuestro núcleo, 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 2024, el Grupo ha introducido la medida de Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales. El Grupo usa esta medida, junto con la medida de Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales, para controlar el apalancamiento del Grupo y permitir a los usuarios complementar su evaluación del margen de maniobra financiero y el rendimiento del Grupo en comparación con empresas homólogas. Aparte del cambio mencionado, el Grupo no ha introducido ningún cambio en su comunicación o tratamiento preexistente de las MAR con respecto a las expuestas en el Informe y cuentas anuales correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

A continuación figura la definición de cada MAR, así como una conciliación con el 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 empresas.

Aunque se han registrado cuatro partidas excepcionales en 2024, no se registraron partidas excepcionales en 2023.

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					
	Estatutaria 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024	Estatutaria 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023
Ingresos de pasajeros	28.274	-	28.274	25.810	-	25.810
Ingresos de carga	1.234	-	1.234	1.156	-	1.156
Otros ingresos	2.592	-	2.592	2.487	-	2.487
Ingresos totales	32.100	-	32.100	29.453	-	29.453
Gastos de personal ¹	6.356	160	6.196	5.423	-	5.423
Gastos de combustible y derechos de emisión	7.608	-	7.608	7.557	-	7.557
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	4.135	-	4.135	3.849	-	3.849
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.405	-	2.405	2.308	-	2.308
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.729	-	2.729	2.509	-	2.509
Propiedad, TI y otros gastos	1.120	-	1.120	1.058	-	1.058
Gastos comerciales	1.082	-	1.082	1.155	-	1.155
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	-	2.364	2.063	-	2.063
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(14)	-	(14)	(2)	-	(2)
Diferencias de cambio	32	-	32	26	-	26
Gastos totales de explotación	27.817	160	27.657	25.946	-	25.946
Beneficio de explotación	4.283	(160)	4.443	3.507	-	3.507
Gastos financieros	(917)	-	(917)	(1.113)	-	(1.113)
Ingresos financieros	404	-	404	386	-	386
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(237)	-	(237)	(11)	-	(11)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	63	-	63	103	-	103
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(127)	-	(127)	176	-	176
Otros ingresos no operativos ²	94	(50)	144	8	-	8
Gastos totales no operativos netos	(720)	(50)	(670)	(451)	-	(451)
Beneficio antes de impuestos	3.563	(210)	3.773	3.056	-	3.056
Impuestos ³	(831)	140	(971)	(401)	-	(401)
Beneficio después de impuestos	2.732	(70)	2.802	2.655	-	2.655

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	2024			2023		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	6.961	-	6.961	6.293	-	6.293
Ingresos de carga	364	-	364	290	-	290
Otros ingresos	722	-	722	641	-	641
Ingresos totales	8.047	-	8.047	7.224	-	7.224
Gastos de personal ¹	1.841	160	1.681	1.438	-	1.438
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.740	-	1.740	1.978	-	1.978
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.034	-	1.034	958	-	958
Tasas de aterrizaje y de navegación	563	-	563	546	-	546
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	725	-	725	647	-	647
Propiedad, TI y otros gastos	300	-	300	270	-	270
Gastos comerciales	241	-	241	304	-	304
Depreciación, amortización y deterioro	627	-	627	555	-	555
(Ganancia)/pérdida neta por venta de inmovilizado material ¹	(13)	-	(13)	13	-	13
Diferencias de cambio	28	-	28	13	-	13
Gastos totales de explotación	7.086	160	6.926	6.722	-	6.722
Beneficio de explotación	961	(160)	1.121	502	-	502
Gastos financieros	(240)	-	(240)	(246)	-	(246)
Ingresos financieros	105	-	105	101	-	101
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(174)	-	(174)	(11)	-	(11)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	17	-	17	26	-	26
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(183)	-	(183)	112	-	112
Otros ingresos/(gastos) no operativos ¹	122	-	122	(43)	-	(43)
Gastos totales no operativos netos	(353)	-	(353)	(61)	-	(61)
Beneficio antes de impuestos	608	(160)	768	441	-	441
Impuestos	(216)	-	(216)	63	-	63
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	392	(160)	552	504	-	504

El fundamento de cada partida excepcional se detalla a continuación.

1 Gastos de reestructuración

El gasto excepcional de 160 millones de euros se atribuye al programa de reestructuración de la asistencia en tierra de Iberia, que redimensiona la función de asistencia en tierra del Grupo a corto plazo. El gasto excepcional se ha registrado dentro de Gastos de personal en la Cuenta de resultados.

Durante 2024, el Grupo incurrió en salidas de efectivo asociadas al programa de reestructuración de la asistencia en tierra de Iberia por valor de 3 millones de euros y se espera que los importes restantes se abonen hasta 2032, en función de la edad de cada persona que forme parte del programa de reestructuración de la asistencia en tierra de Iberia.

El ingreso fiscal correspondiente fue de 40 millones de euros.

2 Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

El gasto excepcional de 50 millones de euros representa el importe acordado con Globalia para terminar el acuerdo, firmado el 23 de febrero de 2023, para la compra del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que el Grupo no poseía anteriormente. El 1 de agosto de 2024 el Grupo ejerció su derecho a desistir de la adquisición y, como tal, se terminó el acuerdo. El gasto excepcional se ha registrado dentro de Otros ingresos no operativos en la Cuenta de resultados. No hubo ningún impacto fiscal relacionado en la Cuenta de resultados. El Grupo reconoció una salida de efectivo a raíz de la terminación del acuerdo durante 2024, que se registró en los flujos de efectivo de las actividades de inversión en el Estado de flujos de efectivo.

3 Cambios en la normativa española sobre impuestos

El ingreso fiscal excepcional de 100 millones de euros registrado en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 está relacionado con la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 (RDL 3/2016), que asciende a un ingreso neto de 135 millones de euros, y la promulgación de la Ley 7/2024 que asciende a un gasto de 35 millones de euros. Estas dos partidas se describen a continuación:

(i) Derogación del RDL 3/2016

El RDL 3/2016 con respecto a los ejercicios fiscales comprendidos entre 2016 y 2023 fue derogado por el Tribunal Constitucional de España el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016 se permitía a la Sociedad y a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a bases imponibles positivas se redujo al 25% y se revocó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de filiales producidos con anterioridad a 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supuso principalmente que la limitación de pérdidas volvió al 70% y los deterioros históricos en filiales vuelven a ser fiscalmente deducibles, lo que dio lugar al ingreso fiscal excepcional neto mencionado anteriormente. La combinación de lo anterior dio lugar a un ingreso fiscal corriente excepcional, que se compensó parcialmente con un gasto neto por impuestos diferidos.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo recibió 101 millones de euros de las autoridades tributarias españolas en relación con los ejercicios fiscales de 2021 a 2023 como resultado de una devolución de impuestos corrientes. Durante el resto de 2025 como muy pronto, el Grupo prevé recibir otros 88 millones de euros de las demandas relacionadas con los ejercicios fiscales que van de 2016 a 2023.

(ii) Promulgación de la Ley 7/2024

El 20 de diciembre de 2024, el parlamento español promulgó la Ley 7/2024, que restablece las medidas fiscales antes mencionadas que habían sido declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional. La Ley 7/2024 entra en vigor a partir del 1 de enero de 2024, por lo que las filiales españolas del Grupo solo pueden compensar hasta el 25% de sus ganancias fiscales con pérdidas históricas acumuladas (en la medida en que haya suficientes pérdidas fiscales para hacerlo). Además del cambio en el tipo de limitación de pérdidas, se ha reintroducido la no deducibilidad de los deterioros históricos en las filiales que se produjeron antes del 1 de enero de 2013. No hubo impacto en los flujos de efectivo en 2024 como resultado de la promulgación de la Ley 7/2024.

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 2024 y 2023:

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024															
Millones	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	13.466	-	13.466	15.871	-	15.871	5.862	-	5.862	3.244	-	3.244	2.304	-	2.304
Ingresos de carga	789	-	789	931	-	931	305	-	305	-	-	-	55	-	55
Otros ingresos	153	-	153	185	-	185	1.375	-	1.375	17	-	17	17	-	17
Ingresos totales	14.408	-	14.408	16.987	-	16.987	7.542	-	7.542	3.261	-	3.261	2.376	-	2.376
Gastos de personal	2.871	-	2.871	3.386	-	3.386	1.618	160	1.458	427	-	427	514	-	514
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.676	-	3.676	4.328	-	4.328	1.611	-	1.611	895	-	895	638	-	638
Costes de propiedad	1.134	-	1.134	1.337	-	1.337	461	-	461	279	-	279	164	-	164
Gastos asociados a proveedores	4.679	-	4.679	5.514	-	5.514	2.985	-	2.985	1.260	-	1.260	855	-	855
Gastos totales de explotación	12.360	-	12.360	14.565	-	14.565	6.675	160	6.515	2.861	-	2.861	2.171	-	2.171
Beneficio de explotación	2.048	-	2.048	2.422	-	2.422	867	(160)	1.027	400	-	400	205	-	205
Margen de explotación (%)	14,2%		14,2%				11,5%		13,6%	12,3%		12,3%	8,6%		8,6%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024												
Millones	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)								
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros							1.247	-	1.247	1.470	-	1.470
Otros ingresos							1.183	-	1.183	1.392	-	1.392
Ingresos totales							2.430	-	2.430	2.862	-	2.862
Gastos de personal							88	-	88	104	-	104
Costes de propiedad							19	-	19	23	-	23
Gastos asociados a proveedores							1.903	-	1.903	2.240	-	2.240
Gastos totales de explotación							2.010	-	2.010	2.367	-	2.367
Beneficio/(pérdida) de explotación							420	-	420	495	-	495
Margen de explotación (%)							17,3%		17,3%			

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

Millones	British Airways (£) ¹			British Airways (€) ¹			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	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	141	-	141	161	-	161	1.421	-	1.421	17	-	17	10	-	10
Ingresos totales	13.566	-	13.566	15.588	-	15.588	6.958	-	6.958	3.198	-	3.198	2.274	-	2.274
Gastos de personal	2.559	-	2.559	2.939	-	2.939	1.284	-	1.284	399	-	399	471	-	471
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.825	-	3.825	4.394	-	4.394	1.496	-	1.496	907	-	907	639	-	639
Costes de propiedad	1.009	-	1.009	1.159	-	1.159	411	-	411	256	-	256	150	-	150
Gastos asociados a proveedores	4.829	-	4.829	5.546	-	5.546	2.827	-	2.827	1.240	-	1.240	789	-	789
Gastos totales de explotación	12.222	-	12.222	14.038	-	14.038	6.018	-	6.018	2.802	-	2.802	2.049	-	2.049
Beneficio de explotación	1.344	-	1.344	1.550	-	1.550	940	-	940	396	-	396	225	-	225
Margen de explotación (%)	9,9%		9,9%				13,5%		13,5%	12,4%		12,4%	9,9%		9,9%

Millones	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023					
	IAG Loyalty (£) ¹			IAG Loyalty (€) ¹		
	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutaria	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasajeros	844	-	844	961	-	961
Otros ingresos	1.209	-	1.209	1.395	-	1.395
Ingresos totales	2.053	-	2.053	2.356	-	2.356
Gastos de personal	79	-	79	89	-	89
Costes de propiedad	12	-	12	18	-	18
Gastos asociados a proveedores	1.595	-	1.595	1.828	-	1.828
Gastos totales de explotación	1.686	-	1.686	1.935	-	1.935
Beneficio de explotación	367	-	367	421	-	421
Margen de explotación (%)	17,9%		17,9%			

¹ Durante 2024 el Grupo cambió su organización interna, lo que ha dado lugar a la transferencia de BA Holidays, previamente una filial completamente controlada por y consolidada en British Airways Plc, del segmento British Airways al segmento IAG Loyalty, en consonancia con el cambio de presentación al Comité de Dirección de IAG. En consecuencia, el Grupo ha reexpresado la información de segmentos presentada anteriormente en 2023. No hay cambios en los resultados por segmentos totales del Grupo.

b Beneficio ajustado por acción ^(ICR)

El beneficio ajustado se basa 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 entre el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo, cuando proceda, de la repercusión de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes.

Millones de euros	Nota	2024	2023
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	a	2.732	2.655
Partidas excepcionales	a	(70)	-
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales		2.802	2.655
Efecto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados	11	185	15
Beneficio ajustado		2.987	2.670
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	11	4.903	4.933
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	11	5.260	5.277
Beneficio básico por acción (céntimos de €)		55,7	53,8
Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		57,1	53,8
Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		56,8	50,6

c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el efecto 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 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 efecto de los activos de capital en la obtención del resultado de explotación del Grupo.

Millones de euros	2024	2023
Depreciación, amortización y deterioro	2.364	2.063
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(14)	(2)
Costes de propiedad	2.350	2.061

d Costes unitarios de aerolínea excluido 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 aerolíneas. Dado que los gastos de combustible pueden variar en función de los precios de las materias primas, el Grupo hace un seguimiento individualizado de los gastos de combustible y los costes excluido el combustible. Dentro de los costes excluido el combustible se encuentran los gastos asociados con la generación de Otros ingresos, que generalmente no representan los costes derivados del transporte de pasajeros o carga, sino que representan los costes de handling y mantenimiento para otras aerolíneas, los productos no relacionados con vuelos de BA Holidays y los costes asociados con diversos flujos de ingresos no relacionados con vuelos. Los costes de aerolínea excluido el combustible por AKO se definen como los gastos 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 AKO totales, y se presentan a tipos de cambio constantes.

Millones de euros	Nota	2024 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes	2024 a tipos de cambio constantes	2023
Gastos totales de explotación	a	27.817	(326)	27.491	25.946
Menos: partidas excepcionales de gastos de explotación	a	160	-	160	-
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	a	7.608	(78)	7.530	7.557
Costes excluido el combustible		20.049	(248)	19.801	18.389
Menos: costes específicos no relacionados con vuelos		2.232	(43)	2.189	2.141
Costes de aerolínea excluido el combustible		17.817	(205)	17.612	16.248
AKO (millones)		343.253	-	343.253	323.111
Costes unitarios de aerolínea excluido el combustible por AKO (céntimos de €)		5,19	-	5,13	5,03

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 tomados del Estado de flujos de efectivo, menos los flujos de efectivo relacionados con la adquisición de inmovilizado material y activos intangibles registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de inversión tomados 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	2024	2023 ¹
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	6.372	4.602
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(2.816)	(3.282)
Flujo de caja libre	3.556	1.320

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de los Activos relacionados con el carbono. No hay cambios en el Flujo de caja libre total de 2023 publicado. Para obtener más información, véanse las notas 2 y 37.

f Deuda bruta/EBITDA y Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza tanto el ratio Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales como el ratio Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda bruta y neta en comparación con los beneficios subyacentes que ha generado el Grupo con el fin de valorar el rendimiento del negocio subyacente del Grupo. Estas medidas se utilizan para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero según indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores y sus expectativas a largo plazo en el sector.

La deuda bruta se define como la deuda financiera a largo plazo (corriente y no corriente). La deuda neta se define como la deuda bruta menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

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	2024	2023
Deuda bruta: Deudas financieras remuneradas a largo plazo	26	17.345	16.082
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	8.189	5.441
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	22	1.639	1.396
Deuda neta		7.517	9.245
Beneficio de explotación	a	4.283	3.507
Más: Depreciación, amortización y deterioro	a	2.364	2.063
EBITDA		6.647	5.570
Más: Partidas excepcionales	a	160	-
EBITDA antes de partidas excepcionales		6.807	5.570
Deuda bruta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)		2,5	2,9
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)		1,1	1,7

g Rentabilidad sobre el capital invertido ^(ICR)

El Grupo supervisa la rentabilidad sobre el capital invertido (*Return on Invested Capital*, "RoIC", por sus siglas en inglés), 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	2024	2023
EBITDA antes de partidas excepcionales	f	6.807	5.570
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(2.246)	(1.976)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(234)	(194)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software		(232)	(185)
		4.095	3.215
Capital invertido			
Valor medio de la flota ¹	13	18.068	16.919
Menos: pagos por anticipado medios ²	13	(892)	(993)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		17.176	15.926
Ajuste por inflación ³		1,18	1,18
		20.326	18.811
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	13	2.387	2.143
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software ⁵	17	976	737
Capital invertido total		23.689	21.691
Rentabilidad sobre el capital invertido		17,3%	14,8%

- 1 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 18.615 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y de 17.520 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.
- 2 El valor neto contable medio de los pagos por anticipado se calcula partiendo de un importe de 870 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y de 914 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.
- 3 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2023: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2024: 11,6 años (31 de diciembre de 2023: 11,0 años).
- 4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.517 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y de 2.256 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.
- 5 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 1.115 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 y de 837 millones de euros a 31 de diciembre de 2023.

h Resultados 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, sin incluir el efecto 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 consolidados.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2024 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2023 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media ponderada		Cierre	
	2024	2023	2024	2023
Libra esterlina a euro	1,18	1,15	1,21	1,16
Euro a dólar estadounidense	1,09	1,09	1,04	1,09
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,28	1,26	1,26	1,27

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 la emplean 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 activos líquidos equivalentes, más los Depósitos remunerados a corto plazo, más las Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas y las Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	Nota	2024	2023
Efectivo y activos líquidos equivalentes	22	8.189	5.441
Depósitos remunerados a corto plazo	22	1.639	1.396
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	29f	3.344	4.359
Líneas de financiación para aeronaves concedidas y no dispuestas	29f	134	375
Descubiertos y otras líneas de crédito	29f	56	53
Liquidez total		13.362	11.624

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 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (calIBA) F-42, East of Kailash, New Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA Euroflyer Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Seguros de vida	Inglaterra	100%
BA Healthcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Holdco Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	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 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Arrendamiento de aeronaves	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aeronaves	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES	Financiación de aeronaves	Jersey	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 1077ZX	Compañía holding	Países Bajos	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aeronaves	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Arrendamiento de aeronaves	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aeronaves	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía administradora	Inglaterra	100%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios en tierra	Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
British Airways Engineering Gatwick Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aeronaves	Inglaterra	100%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Gestión de la moneda 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 aeronaves	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 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100% ¹
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Mantenimiento de aeronaves	España	100%
South Europe Ground Services, S.L. Avenida de la Hispanidad 6, 28042, Madrid	Servicios de handling en tierra	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%
Fly Level Barcelona LH, S.L. Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	50%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Gestión de la moneda 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	Prestación 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 Victoria House, 15-17 Gloucester Street, Belfast, BT1 4LS	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 OGB	Inactiva	Inglaterra	100%
IAG Loyalty Retail Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de venta al por menor	Inglaterra	100%
British Airways Holidays Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operador turístico	Inglaterra	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Reserva de vuelos	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 Calle 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
Fly Level 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 Barcelona LH, S.L. Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	100% ⁵
Fly Level, S.L. El Caserío, Iberia Zona Industrial nº2 (La Muñoza) Camino de la Muñoza s/n, 28042, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, TW6 2JS	Operaciones 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.* Calle Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	99,5% ⁶

* Filiales principales

- 1 El Grupo posee el 100% del capital social nominal y de los derechos económicos de Avios Group (AGL) Limited, mantenidos directamente por British Airways Plc, que posee el 86%, y por Iberia Operadora UK Limited, que posee el 14%.
- 2 El Grupo posee el 49,9% tanto del capital social nominal como del número total de los derechos de voto de IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, de 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 los derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- 3 El Grupo posee el 49,75% del número total de los derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de los derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.
- 4 El Grupo posee el 49,9% del número total de los 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 los derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, está en manos del trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.
- 5 El Grupo posee el 100% tanto del capital social nominal como de los derechos económicos de Fly Level Barcelona LH, S.L., participada directamente por Iberia, que posee el 50,1% y la Sociedad, que posee el 49,9%.
- 6 El Grupo posee el 99,5% tanto del capital social nominal como de los derechos económicos de Vueling Airlines, S.A., participada directamente por Iberia, que posee el 50,1%, y de la Sociedad, que posee el 49,4%.

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 Spínola 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.	12,8%

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%	€	32	7
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. El Caserío, Iberia Zona Industrial 2 (La Muñoza), Camino de la Muñoza s/n, 28042, Madrid	España	19,9%	€	74	4
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	£	208	-
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)
NAYAKJV1, SL Carrer d'Osona 2, 08820, El Prat de Llobregat	España	5,0%	€	1	-
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 2023 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 27 de febrero de 2025, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

27 de febrero de 2025

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 AERONAVES

Número en servicio con compañías del Grupo

	En propiedad	Arrendamientos financieros	Arrendamientos operativos	Total a 31 de diciembre de 2024	Total a 31 de diciembre de 2023	Cambios desde el 31 de diciembre de 2023	Entregas futuras	Opciones ¹
Airbus A319ceo	12	-	24	36	41	(5)	-	-
Airbus A320ceo	51	8	134	193	190	3	7	-
Airbus A320neo	-	46	28	74	66	8	47	30
Airbus A321ceo	14	-	28	42	43	(1)	-	-
Airbus A321neo	3	9	19	31	29	2	35	-
Airbus A321LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321XLR	3	-	-	3	-	3	11	14
Airbus A330-200	2	1	19	22	19	3	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A350-900	-	6	16	22	21	1	3	13
Airbus A350-1000	-	16	2	18	17	1	-	36
Airbus A380	5	7	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	40	-	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	9	-	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	8	2	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	9	2	11	7	4	7	6
Embraer E190	9	-	11	20	20	-	-	-
Total del Grupo	161	116	324	601	582	19	178	223

1 Las opciones de compra de 100 aeronaves Boeing 737 permiten flexibilidad en la elección de la variante.

Las aeronaves 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 por financiación de activos, en función de la naturaleza del acuerdo individual. Para obtener más información, véase la nota 2 de los estados financieros consolidados.

Además de aquellas aeronaves en servicio, el Grupo tenía 11 aeronaves (31 de diciembre de 2023: 9) fuera de servicio.