

Resultados anuales de IAG del ejercicio 2022

Fuerte recuperación de los beneficios en 2022

- En 2022 se produjo una fuerte recuperación en nuestros mercados principales al levantarse las restricciones por el COVID-19, lo que impulsó los ingresos y una vuelta al beneficio con un flujo de efectivo operativo notablemente positivo.
- En 2023 se espera que continúe la recuperación de los beneficios y se prevé que el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio completo oscile entre 1.800 y 2.300 millones de euros, basado en los tipos de cambio y en los precios de los contratos a plazo de combustible de aviación actuales. Sin embargo, somos conscientes de la incertidumbre en el entorno macro y en la inflación en el combustible y otros costes.
- Tenemos el compromiso de generar valor a largo plazo para los accionistas y confiamos en que los beneficios de las operaciones vuelvan a los niveles anteriores a la pandemia del COVID-19 en los próximos años.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"2022 fue un año de recuperación sólida, impulsada por una demanda vacacional sostenida y la reapertura de los mercados. En lo que va de año, continuamos observando una sólida evolución de las reservas, al tiempo que somos conscientes de las incertidumbres macroeconómicas globales. Estamos transformando nuestros negocios con el objetivo de volver a los niveles de beneficios anteriores al COVID-19 en los próximos años, a través de importantes iniciativas para mejorar la experiencia del cliente y el rendimiento operativo. Nuestra estructura de grupo única nos permite maximizar los ingresos y las sinergias de costes e invertir capital para lograr rentabilidades sólidas, así como continuar el progreso hacia las cero emisiones netas para 2050.

"El acuerdo para adquirir Air Europa, sujeto a las aprobaciones regulatorias entre otras, lo que podría extenderse alrededor de 18 meses, nos permitirá dar la bienvenida al Grupo a otra aerolínea líder y hacer crecer Madrid como *hub*, ofreciendo una puerta de entrada a Latinoamérica y más allá, brindando beneficios a los clientes, empleados y accionistas.

"Quiero dar las gracias a todos nuestros empleados en el Grupo por su excepcional trabajo al hacer frente al reto que ha supuesto el aumento de las operaciones a lo largo del año".

Resumen financiero:

Resultados estatutarios (millones de euros)	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		Trimestre finalizado el 31 de diciembre	
	2022	2021	2022	2021
Total ingresos	23.066	8.455	6.386	3.534
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.256	(2.765)	486	(278)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	431	(2.933)	232	(311)
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	8,7	(59,1)		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.599	7.943		
Deudas financieras	15.984	19.610		
Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)	2022	2021	2022	2021
Total ingresos antes de partidas excepcionales	23.066	8.450	6.386	3.534
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.225	(2.970)	486	(305)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos antes de partidas excepcionales	402	(3.038)	232	(263)
Beneficio/(pérdida) ajustada por acción (céntimos de €)	5,6	(61,2)		
Deuda neta	10.385	11.667		
Liquidez total ¹	13.999	11.986		

¹ La liquidez total comprende el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

- Notable mejora de nuestros resultados financieros, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.225 millones de euros, lo que supone un incremento de 4.195 millones de euros en comparación con el ejercicio completo de 2021.
- En el cuarto trimestre del año habíamos restablecido un 87% de la capacidad de 2019, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), y un 78% en el ejercicio completo.
- Los ingresos unitarios de pasaje fueron un 11,0% superiores a los registrados en 2019, y el aumento se observó particularmente en la segunda mitad de 2022, con una fuerte recuperación del tráfico de ocio y una mejora continuada de los viajes de negocios. El segmento de ocio *premium* registró muy buenos resultados.
- Mayores costes unitarios excluido el combustible, un 24,1% superiores a los registrados en 2019, debido a la inflación de los gastos asociados a proveedores después de las iniciativas de transformación, unos niveles de capacidad todavía inferiores a los registrados en 2019 y tipos de cambio.
- El coste unitario del combustible aumentó un 30,2% respecto al 2019, afectado negativamente por el notable aumento de los precios del combustible de aviación en los mercados de materias primas tras la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022, que fue parcialmente compensado por el beneficio de nuestra política de coberturas.
- Invertimos 3.900 millones de euros para introducir importantes mejoras en la flota, la oferta comercial, las infraestructuras de TI y la sostenibilidad.

- Reducción de la deuda neta hasta los 10.400 millones de euros, impulsada por el beneficio de las operaciones y unas entradas de capital circulante significativas.
- La liquidez continuó reforzándose hasta los 14.000 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, desde los 12.000 millones de euros registrados al final de 2021.

Buen progreso hacia los objetivos estratégicos en 2022

- Invirtiendo para nuestros clientes:
 - Las operaciones se recuperaron rápidamente en nuestros aeropuertos principales de Madrid, Dublín y Barcelona
 - Iberia obtuvo el reconocimiento de aerolínea europea más puntual en 2022. Iberia Express y Vueling, por su parte, ocuparon el tercer y cuarto puesto en la clasificación de aerolíneas más puntuales de Europa¹.
 - Enfoque significativo en reconstruir la estabilidad operativa en Londres Heathrow: el rendimiento operativo de British Airways mejoró a lo largo del verano y se contrató a 7.400 empleados en 2022.
 - Entrega de 27 aeronaves modernas y eficientes en el consumo de combustible y 59 aeronaves de largo radio equipadas con productos de última generación para British Airways e Iberia al final de 2022.
 - Pedido de 109 aeronaves de corto radio nuevas, que aportan beneficios en la eficiencia del consumo de combustible de hasta el 20% en comparación con las aeronaves a las que reemplazarán.
- La intensidad de carbono, medida en gramos de CO₂ por pasajeros kilómetro, fue un 7% inferior a la de 2019.
- Acuerdo con Globalia para adquirir el 80% restante del capital de Air Europa, tras la adquisición de una participación del 20% en agosto de 2022. La transacción está sujeta a las aprobaciones regulatorias y de otro tipo, lo que llevaría alrededor de 18 meses.
- El nivel de financiación del principal plan de pensiones de British Airways (NAPS) mejoró, de tal modo que el plan presentó un superávit en su base de inversión trienal y durante 2022 no se realizaron pagos dirigidos a reducir el déficit, ni se precisará hacerlos en el futuro próximo.

Perspectivas de negocio

La capacidad para el ejercicio 2023 (AKO) se situará en el 98% del nivel de 2019 aproximadamente. En el primer trimestre de 2023 se situará en el 96% del nivel del primer trimestre de 2019 aproximadamente.

Se espera que el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales para el ejercicio 2023 se sitúe entre 1.800 y 2.300 millones de euros, y que la mayor parte de la mejora respecto al ejercicio 2022 se produzca en la primera mitad del año. Se estiman unas pérdidas de las operaciones de aproximadamente 200 millones de euros para el primer trimestre de 2023. Esto asume que no se producirán más contratiempos relacionados con COVID-19, ni repercusiones importantes relacionadas con acontecimientos geopolíticos.

En 2023, las inversiones se situarán en aproximadamente 4.000 millones de euros, sujeto al calendario de entregas de aviones. Se espera que la deuda neta a finales de 2023 se mantenga similar al nivel a 31 de diciembre de 2022 de 10.400 millones de euros.

Estas previsiones se basan en los precios de los contratos a plazo de combustible de aviación y los tipos de cambio al contado a 23 de febrero de 2023.

IAG planea actualizar al mercado con más información estratégica y financiera en un evento de Mercados de Capitales que se celebrará más adelante en 2023.

Notas

1 Informe Cirium 'The On-Time Performance Review 2022 Airlines & Reports', enero de 2023.

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 prospectivas.

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

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

IAG Relaciones con inversores

Waterside (HAA2),

PO Box 365,

Harmondsworth,

Middlesex,

UB7 OGB

Investor.relations@iairgroup.com

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2022	2021	Incr./ (dism.)	2022	2021	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	19.458	5.835	nm	5.438	2.695	nm
Ingresos de carga	1.615	1.673	(3,5)%	399	499	(20,0)%
Otros ingresos	1.993	947	nm	549	340	61,5 %
Total ingresos	23.066	8.455	nm	6.386	3.534	80,7 %
Gastos de personal	4.647	3.013	54,2 %	1.230	914	34,6 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	6.120	1.781	nm	1.720	732	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.971	1.308	nm	828	520	59,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.890	923	nm	499	325	53,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.101	1.085	93,6 %	594	383	55,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	950	758	25,3 %	280	218	28,4 %
Gastos comerciales	920	434	nm	249	154	61,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.070	1.932	7,1 %	539	548	(1,6)%
Diferencias de tipo de cambio	141	(14)	nm	(39)	18	nm
Gastos totales de las operaciones	21.810	11.220	94,4 %	5.900	3.812	54,8 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.256	(2.765)	nm	486	(278)	nm
Gastos financieros	(1.017)	(830)	22,5 %	(294)	(218)	34,9 %
Ingresos financieros	52	13	nm	41	8	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	81	89	(9,0)%	(51)	85	nm
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	26	(2)	nm	7	(4)	nm
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(115)	(82)	40,2 %	190	(19)	nm
Otros créditos/(cargos) no operativos	132	70	88,6 %	(130)	(31)	nm
Total gastos no operativos netos	(841)	(742)	13,3 %	(237)	(179)	32,4 %
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	415	(3.507)	nm	249	(457)	nm
Impuestos	16	574	(97,2)%	(17)	146	nm
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	431	(2.933)	nm	232	(311)	nm

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2022	2021	Incr./ (dism.)	2022	2021	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	19.458	5.830	nm	5.438	2.695	nm
Ingresos de carga	1.615	1.673	(3,5)%	399	499	(20,0)%
Otros ingresos	1.993	947	nm	549	340	61,5 %
Total ingresos	23.066	8.450	nm	6.386	3.534	80,7 %
Gastos de personal	4.647	3.031	53,3 %	1.230	932	32,0 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	6.120	1.935	nm	1.720	733	nm
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.971	1.308	nm	828	520	59,2 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.890	923	nm	499	325	53,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	2.101	1.092	92,4 %	594	383	55,1 %
Propiedad, TI y otros gastos	973	758	28,4 %	280	218	28,4 %
Gastos comerciales	920	434	nm	249	154	61,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	2.078	1.953	6,4 %	539	556	(3,1)%
Diferencias de tipo de cambio	141	(14)	nm	(39)	18	nm
Gastos totales de las operaciones	21.841	11.420	91,3 %	5.900	3.839	53,7 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.225	(2.970)	nm	486	(305)	nm
Gastos financieros	(1.017)	(830)	22,5 %	(294)	(218)	34,9 %
Ingresos financieros	52	13	nm	41	8	nm
Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros	81	89	(9,0)%	(51)	85	nm
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	26	(2)	nm	7	(4)	nm
(Cargo)/crédito neto por conversión de moneda extranjera	(115)	(82)	40,2 %	190	(19)	nm
Otros créditos/(cargos) no operativos	132	145	(9,0)%	(130)	44	nm
Total gastos no operativos netos	(841)	(667)	26,1 %	(237)	(104)	nm
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	384	(3.637)	nm	249	(409)	nm
Impuestos	18	599	(97,0)%	(17)	146	nm
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	402	(3.038)	nm	232	(263)	nm

Indicadores operativos	2022	2021	Incr./ (dism.)	2022	2021	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	263.592	121.965	nm	71.048	47.842	48,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	215.749	78.689	nm	59.125	34.225	72,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	81,8	64,5	17,3 ptos	83,2	71,5	11,7 ptos
Cifras de pasajeros (miles)	94.726	38.864	nm	25.222	15.309	64,8 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.980	3.970	0,3 %	1.090	1.129	(3,5)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	561	539	4,1 %	153	157	(2,5)%
Despegues	619.122	307.519	nm	162.285	114.686	41,5 %
Horas bloque (horas)	1.781.829	892.455	99,7 %	473.511	328.739	44,0 %
Plantilla media equivalente ¹	59.505	50.222	18,5 %	63.790	49.114	29,9 %
Aviones en servicio	558	531	5,1 %	n/a	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,02	7,41	21,7 %	9,20	7,87	16,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,38	4,78	54,4 %	7,65	5,63	35,9 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	40,58	42,14	(3,7)%	36,61	44,20	(17,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,32	1,59	46,3 %	2,42	1,53	58,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,96	7,78	(23,3)%	5,88	6,49	(9,4)%
	8,29	9,36	(11,5)%	8,30	8,02	3,5 %

¹ En la plantilla media equivalente se incluye el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

ANÁLISIS FINANCIERO

Capacidad de IAG

En 2022 seguimos reconstruyendo nuestra capacidad, a medida que las restricciones a los viajes relacionadas con el COVID-19 se suavizaron o eliminaron en la mayoría de los mercados del Grupo, lo que permitió al sector de las aerolíneas avanzar en su capacidad hacia los niveles de 2019, de la mano de la fuerte demanda contenida de viajes. Para el conjunto del año, la capacidad de IAG, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), alcanzó el 78,0% de la de 2019. Cada aerolínea siguió una senda de recuperación distinta debido a las diferentes redes, mercados a los que atienden y restricciones en sus *hubs* y otros aeropuertos. La capacidad del Grupo se incrementó gradualmente a lo largo de los trimestres, comenzando con un 65,1% de los niveles de 2019 en el primer trimestre hasta alcanzar el 86,6% de los niveles de 2019 en el cuarto trimestre.

Proporción de la capacidad de pasajeros de 2019 operada por trimestre

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (%)

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre	Total
Aer Lingus	69,0	85,6	89,9	98,5	86,8
British Airways	57,4	69,1	74,2	79,8	70,3
Iberia	84,7	87,0	84,2	92,8	87,1
Level	30,3	60,7	55,5	51,3	50,5
Vueling	72,9	100,2	102,9	111,3	98,2
Grupo	65,1	78,0	81,1	86,6	78,0

Capacidad operada como porcentaje de 2019 por trimestre y región

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (%)

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre	Total
Doméstico	90,1	105,1	101,5	104,0	100,6
Europa	63,3	84,7	88,2	96,0	84,0
Norteamérica	62,6	83,8	92,0	94,0	83,9
Latinoamérica y Caribe	90,2	81,0	75,0	85,5	82,8
África, Oriente Medio y Sur de Asia	64,3	73,9	79,0	88,8	76,4
Asia-Pacífico	5,9	9,5	10,4	19,2	11,3
Total red	65,1	78,0	81,1	86,6	78,0

El impacto del COVID-19 y las consiguientes restricciones a los viajes fue considerablemente menor que en 2021, cuando muchos países continuaban con confinamientos o mantenían fuertes restricciones a los viajes. La fuerte recuperación de la demanda y del tráfico se reflejó en el coeficiente de ocupación de pasajeros del Grupo, que alcanzó el 81,8% para el conjunto del año, tan solo 2,8 puntos por debajo de 2019. La recuperación fue avanzando durante el año, con un coeficiente de ocupación de pasajeros del 72,2% en el primer trimestre que aumentó hasta el 83,2% en el cuarto trimestre.

La capacidad operada en el aeropuerto de Londres Heathrow fue inferior a lo previsto a comienzos de año. La capacidad de British Airways se vio limitada por el Aeropuerto de Heathrow y, unido al limitado acceso al Sur de Asia, la capacidad se situó en el 70,3% del nivel de 2019. Además, la variante Ómicron del COVID-19 tuvo un impacto en enero y febrero. A medida que se relajaron las restricciones globales a los viajes, British Airways retomó rutas como Sidney, San José en California, Tokio y Hong Kong. En marzo de 2022, British Airways también lanzó su nueva filial de corto radio desde Londres Gatwick, BA Euroflyer, que operó vuelos a 35 nuevos destinos durante el verano bajo la marca British Airways.

La capacidad de Iberia fue recuperándose gradualmente durante el año tras sufrir el impacto de Ómicron en el primer trimestre. Los resultados mejoraron progresivamente, especialmente en la región de Latinoamérica y el Caribe (LACAR), Norteamérica y Europa. Durante el ejercicio, Iberia incrementó notablemente su capacidad en LACAR frente a 2021, aumentando las frecuencias a destinos como México y Colombia. El coeficiente de ocupación se situó en el 84,6% en la región, solo 0,8 puntos por debajo de 2019. El incremento de capacidad frente a 2019 fue menor en el tercer trimestre que en el segundo trimestre, ya que en 2019 el incremento estacional de la programación de Iberia a LACAR para los meses álgidos de verano fue mayor que en 2022.

Vueling adoptó una nueva estrategia para reducir su estacionalidad e incrementar la utilización de las aeronaves durante los meses de invierno. La aerolínea comenzó a ver los resultados de esta estrategia en el cuarto trimestre al lograr un crecimiento de su capacidad un 11,3% por encima de los niveles de 2019, a pesar de tener menos aviones en servicio, a través de nuevas rutas, y crecimiento en mercados existentes como el de las Islas Canarias.

Aer Lingus pudo restablecer la mayoría de sus servicios transatlánticos y además operó tres servicios transatlánticos desde su nueva base en el aeropuerto de Mánchester, en el Reino Unido, todos los cuales comenzaron a finales de 2021. Estos servicios representaban el 13% de la capacidad transatlántica de Aer Lingus y el 8% de su red total en 2022. La base de Mánchester prestó apoyo a Aer Lingus para conseguir recuperar los niveles de capacidad de pasajeros de largo radio de 2019 a finales de año.

Capacidad de IAG por regiones

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

	AKO incr./ (dism.) frente a 2019	AKO incr./ (dism.) frente a 2021	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) frente a 2019	Incr./ (dism.) frente a 2021
Doméstico	0,6%	36,9%	85,5	(1,7)ptos	10,6ptos
Europa	(16,0)%	138,2%	81,5	(2,1)ptos	12,4ptos
Norteamérica	(16,1)%	192,9%	79,3	(4,8)ptos	29,9ptos
Latinoamérica y el Caribe	(17,2)%	73,5%	85,1	(1,3)ptos	15,3ptos
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(23,6)%	130,0%	81,1	(1,9)ptos	13,7ptos
Asia-Pacífico	(88,7)%	(7,1)%	84,0	(1,8)ptos	44,6ptos
Total red	(22,0)%	116,1%	81,8	(2,8)ptos	17,3ptos

Doméstico y Europa

La capacidad en los mercados domésticos de IAG se recuperó en mayor medida que en otras regiones, con un ligero aumento de la capacidad con respecto a 2019 del 0,6%, y un 36,9% por encima de la de 2021. Iberia y Vueling se beneficiaron de la fuerte demanda de los viajes de ocio a las Islas Canarias y las Islas Baleares, con un aumento de la capacidad que superó los niveles de 2019. El coeficiente de ocupación de pasajeros para la región siguió siendo el más elevado del Grupo, con un 85,5%, 1,7 puntos menos que en 2019 y 10,6 puntos más que en 2021.

La capacidad del Grupo en Europa fue un 16,0% inferior a la de 2019, si bien se recuperó para alcanzar un 138,2% por encima de 2021 al aumentar la demanda de viajes. Fuera de Rusia y de los países vecinos a Ucrania, el conflicto ha tenido un impacto relativamente reducido en esta región. Vueling amplió sus operaciones desde París Orly en noviembre de 2021 al añadir 18 *slots* más que permitieron a la compañía ubicar otras cuatro aeronaves en el aeropuerto, alcanzando un total de nueve en un aeropuerto muy restringido en términos de *slots*. British Airways lanzó una nueva ruta a Núremberg, en Alemania, y BA Cityflyer lanzó varias nuevas rutas desde Londres City, incluidas a Barcelona, San Sebastián y Tesalónica. Iberia reabrió su ruta a Bergen, en Noruega. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región fue 2,1 puntos menor que en 2019, alcanzando el 81,5%, y aumentó 12,4 puntos frente a 2021.

Norteamérica

La capacidad de IAG correspondiente a Norteamérica fue un 16,1% inferior a la de 2019, pero aumentó considerablemente en comparación con 2021, en un 192,9%. En noviembre de 2021, el Gobierno de Estados Unidos suavizó sus restricciones a los viajes por el COVID-19 para los pasajeros vacunados y en junio de 2022 eliminó la necesidad de una prueba de COVID-19 previa a la llegada. British Airways pudo restablecer sustancialmente su red a Norteamérica para finales de año, reabriendo siete rutas y añadiendo un nuevo servicio a Portland, Oregón. A lo largo del año, Iberia reabrió sus vuelos a San Francisco y lanzó nuevas rutas a Washington y Dallas. Aer Lingus reabrió seis rutas a Norteamérica durante el año. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región fue 4,8 puntos menor que en 2019, alcanzando el 79,3%, y aumentó 29,9 puntos frente a 2021.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

La capacidad de IAG en LACAR fue un 17,2% menor con respecto a 2019, pero aumentó un 73,5% en comparación con 2021. La demanda en esta región fue sólida, y el Grupo se benefició de la demanda contenida, ya que las restricciones a los viajes por el COVID-19 se retiraron antes en LACAR que en otras regiones. Iberia aumentó significativamente su capacidad en LACAR durante el año, con hasta tres vuelos diarios a México y un aumento de las frecuencias a Bogotá, Colombia, de 10 a 14 vuelos semanales en febrero de 2022. El coeficiente de ocupación de pasajeros fue 1,3 puntos menor que en 2019, situándose en el 85,1%, y aumentó 15,3 puntos con respecto a 2021.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

La capacidad en esta región fue un 23,6% menor que en 2019 y aumentó sustancialmente con respecto a 2021. En el cuarto trimestre British Airways ya había recuperado casi el 90% de su capacidad a AMESA y durante el ejercicio reabrió rutas a Marruecos, Doha y Ciudad del Cabo. Iberia tuvo excelentes resultados en Israel, ya que Tel Aviv se recuperó más rápido de lo previsto, y el Norte de África también obtuvo buenos resultados, con una buena recuperación en Marruecos. Vueling lanzó nuevas rutas a El Cairo, Alejandría y Amán. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región fue 1,9 puntos menor al de 2019, alcanzando el 81,1%, y aumentó 13,7 puntos frente a 2021.

Asia-Pacífico

En 2022, Asia-Pacífico siguió sufriendo las mayores restricciones a la capacidad, ya que las estrictas limitaciones a los viajes en la región siguieron afectando enormemente a la demanda. Australia abrió sus fronteras a los viajes internacionales en febrero de 2022, mientras que otros países, como Singapur, Japón y Hong Kong, levantaron las restricciones meses después, mientras que China no levantó sus restricciones hasta enero de 2023. A lo largo del año, British Airways restableció sus rutas a Sídney, Hong Kong y Tokio. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región fue 1,8 puntos menor a 2019, alcanzando el 84,0%, y aumentó un 44,6 puntos frente a 2021.

Bases de preparación

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo tenía una liquidez total de 13.999 millones de euros, formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 9.599 millones de euros, 3.284 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y otros 1.116 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aeronaves. El Grupo ha conseguido captar financiación con éxito desde que comenzó la pandemia de COVID-19 y ha financiado todas las entregas de aviones en 2020, 2021 y 2022. El Grupo sigue captando financiación para aeronaves con acuerdos a largo plazo.

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo comprendido hasta el 30 de junio de 2024 (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha realizado una modelización exhaustiva que incluye considerar un escenario pesimista grave, pero plausible, y otras sensibilidades para dicho escenario. Habiendo analizado estos escenarios y sensibilidades, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, y, por tanto, sigue acogéndose al principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar sus estados financieros consolidados.

Al adoptar el principio contable de empresa en funcionamiento, los estados financieros consolidados se han elaborado sin incluir una incertidumbre material, habiéndose eliminado esta desde el Informe y Cuentas Anuales de 2021. La eliminación de la incertidumbre material obedece a la reducción de la incertidumbre durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento debido a la recuperación sostenida posterior a la pandemia de COVID-19 y la fortaleza de la liquidez del Grupo a 31 de diciembre de 2022.

Resumen

El Grupo consiguió restablecer su capacidad hacia finales de año tras una programación de vuelos muy reducida en 2020 y 2021 debido al impacto de la pandemia de COVID-19. El resultado de las operaciones mejoró a medida que la capacidad se fue restableciendo a lo largo del año, y, en el tercer trimestre, que incluye la temporada álgida de verano, la de mayor actividad para las aerolíneas, el Grupo se acercó a los niveles de rentabilidad de 2019. El precio de los combustibles aumentó considerablemente en comparación con el año anterior y con 2019, y el sector de las aerolíneas también sufrió una fuerte inflación de precios de los proveedores. Debido a la fuerte demanda, los ingresos unitarios de pasaje también superaron los niveles de 2019, de manera que las aerolíneas pudieron recuperar una parte sustancial del incremento de precios de los combustibles y de la inflación en otros costes.

El resultado neto fue un beneficio de las operaciones del ejercicio completo de 1.256 millones de euros, frente a una pérdida de las operaciones de 2.765 millones de euros en 2021. El beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 431 millones de euros, frente a una pérdida de 2.933 millones de euros en 2021.

Beneficio/(pérdida) del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.256	(2.765)	4.021
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	415	(3.507)	3.922
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	431	(2.933)	3.364

El motivo principal de las variaciones de los ingresos y los costes con respecto al año anterior fue el fuerte restablecimiento de las programaciones de vuelos de las aerolíneas, gracias a la apertura de los mercados y la recuperación de los graves efectos del COVID-19 en 2020 y 2021. La capacidad de pasajeros, medida en AKO, duplicó con creces el nivel del año anterior, aumentando un 116% frente a 2021. Este aumento provocó que los incrementos porcentuales no fueran significativos y, por tanto, no se incluyen en las siguientes tablas.

Resumen de partidas excepcionales

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

En 2020 y 2021, el Grupo registró una serie de partidas excepcionales que fueron consecuencia directa del COVID-19 y que, en 2021, estuvieron relacionadas principalmente con los movimientos en el valor razonable de los derivados que dejaron de designarse como de cobertura, y la reversión del deterioro de algunas aeronaves que volvieron a ponerse en servicio en 2021. En 2021, todas las partidas estuvieron asociadas con el impacto del COVID-19, salvo en el caso del pago a Globalia por la cancelación del acuerdo.

A lo largo de 2022, el Grupo registró créditos excepcionales en relación con la anulación parcial de una multa a British Airways en 2010, y la reversión del deterioro de ciertas aeronaves que volvieron a ponerse en servicio en 2022.

A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales de 2022 y 2021, y se ofrecen más detalles en la sección de Medidas alternativas de rendimiento, con un desglose de las partidas excepcionales por compañía operativa.

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	2022	2021	Crédito/(carga) en la Cuenta de resultados Millones de euros
Ingresos de pasaje	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de tipos de cambio sobre ingresos	-	5	
Gastos de personal	Gastos de reestructuración	-	18	
Gastos de combustible y derechos de emisión	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y divisas asociados	-	154	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	Deterioro de existencias y cargo asociado a provisiones por contratos de arrendamiento	-	7	
Propiedad, TI y otros gastos	Reversión de la multa	23	-	
Depreciación, amortización y deterioro	Reversión del deterioro de flota y activos asociados	8	21	
Gastos no operativos	Pago a Globalia por la cancelación del acuerdo	-	(75)	
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	(2)	(25)	

Excluyendo el impacto de las partidas excepcionales señaladas, el beneficio de las operaciones de 2022 fue de 1.225 millones de euros, una mejora de 4.195 millones de euros frente a la pérdida de las operaciones de 2.970 millones de euros registrada en 2021, lo que refleja la recuperación continuada de la capacidad. El beneficio después de impuestos y antes de partidas excepcionales fue de 402 millones de euros, 3.440 millones de euros por encima de la pérdida de 3.038 millones de euros registrada en 2021.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.225	(2.970)	4.195
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	384	(3.637)	4.021
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	402	(3.038)	3.440

Ingresos

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Ingresos de pasaje ¹	19.458	5.835	13.623
Ingresos de carga	1.615	1.673	(58)
Otros ingresos	1.993	947	1.046
Total ingresos	23.066	8.455	14.611

¹ En 2021 incluye un crédito excepcional de 5 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas para los derivados de tipos de cambio sobre los ingresos. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Los ingresos totales aumentaron 14.611 millones de euros con respecto a 2021, de los cuales 782 millones de euros se debieron a al efecto favorable de los movimiento en los tipos de cambio.

Ingresos de pasaje

El aumento de los ingresos de pasaje de 13.623 millones de euros fue muy superior al aumento de la capacidad de pasajeros, debido a unos coeficientes de ocupación mayores y a un incremento de los **yields** con respecto a 2021 como consecuencia de la reapertura de los mercados, la fuerte demanda contenida de los consumidores y un aumento en los precios de los billetes para reflejar el entorno de mayores costes por el encarecimiento del combustible y el aumento de la inflación en los precios de los proveedores, especialmente tras el comienzo de la guerra en Ucrania en febrero de 2022.

El coeficiente de ocupación de pasajeros del ejercicio del 81,8% se situó 17,3 puntos por encima del de 2021 y solo 2,8 puntos por debajo del de 2019; la recuperación fue cada vez más evidente conforme avanzaba el año, y el último trimestre del año estuvo tan solo 1,1 puntos por debajo del de 2019. Los **yields** de pasaje, medidos como los ingresos de pasaje por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), se situaron un 21,7% por encima de los de 2021 y superaron en un 14,7% a los de 2019. Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) correspondientes al ejercicio fueron un 54,4% superiores a los de 2021 y un 11,0% más altos que los de 2019. El ingreso unitario de pasaje también aumentó de manera constante conforme se restablecía la capacidad, siendo un 11,7% menor al de 2019 en el primer trimestre, pero superando en un 21,9% al de 2019 en el periodo álgido de verano del tercer trimestre y logrando situarse un 16,4% por encima del de 2019 en el cuarto trimestre.

Ingresos de carga

Los ingresos de carga, de 1.615 millones de euros, fueron tan solo un 3,5% inferiores a los de 2021, año en el que los ingresos de carga marcaron niveles récord debido a los vuelos de carga adicionales operados como consecuencia de las fuertes restricciones de las programaciones de vuelos de pasajeros. En 2022, conforme se restablecían las programaciones de vuelos de pasajeros, el número de vuelos exclusivamente de carga se redujo drásticamente hasta los 502 durante el ejercicio, frente a los 3.788 de 2021. En los primeros meses de 2022, las cadenas de suministro globales sufrieron disrupciones que fueron disminuyendo durante el año conforme se recuperaba la capacidad de transporte. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), se situaron un 15,9% por encima de los del año anterior en el primer trimestre, pero descendieron un 3,5% con respecto al año anterior en el cuarto trimestre. La carga total transportada en el ejercicio fue prácticamente equivalente a la de 2021, con un repunte del 0,3%. Los **yields** de carga, representados por los ingresos por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 3,7% inferiores a los de 2021, aunque duplicaron a los de 2019. A medida que se disipaban los problemas en las cadenas de suministro globales, los **yields** de carga también fueron descendiendo durante el año: en el primer trimestre subieron un 6,5% con respecto al año anterior, pero en el cuarto trimestre se situaron un 17,2% por debajo del mismo periodo de 2021. Durante 2023 se espera que tanto el entorno de los **yields** como el de los volúmenes globales de carga aérea se moderen.

Otros ingresos

Las fuentes principales de Otros ingresos del Grupo son BA Holidays, los negocios de handling y de mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO) de Iberia e IAG Loyalty. Otros ingresos de actividades relacionadas con el volumen de vuelos de pasajeros repuntaron sustancialmente al incrementarse las programaciones de vuelos, dando lugar a Otros ingresos de más del doble del nivel de 2021 y un 3,7% por encima de los de 2019. Las reservas de BA Holidays repuntaron por el incremento de la programación de vuelos de British Airways y la fuerte demanda de viajes de ocio. Los negocios de MRO y handling a terceros de Iberia experimentaron una mejora, reflejo de la mayor actividad. IAG Loyalty logró mejores resultados (en comparación tanto con 2019 como con 2021) al registrar un crecimiento significativo en el número de Avios emitidos vinculados a sus alianzas, entre ellas la de American Express, dando lugar a un incremento de los clientes que acumulan Avios y del número medio de Avios acumulados por cliente. IAG Loyalty también comenzó una nueva alianza con Barclays en 2022.

Gastos de las operaciones

Los gastos totales de las operaciones aumentaron de 11.220 millones de euros en 2021 a 21.810 millones de euros en 2022 debido al aumento del volumen de vuelos y del número de pasajeros, junto con unos movimientos de divisas adversos de 1.104 millones de euros, debidos principalmente al fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina.

Gastos de personal

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de personal ¹	4.647	3.013	1.634

1 En 2021 incluye un cargo excepcional de 18 millones de euros relacionado con la reversión de provisiones por reestructuración. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

El aumento de los gastos de personal hasta los 4.647 millones de euros, frente a los 3.013 millones de euros de 2021, se debió al aumento en el número de empleados, a medida que el Grupo recuperaba la capacidad, y al fin de los distintos programas de los gobiernos para respaldar a los empleados y las empresas durante los periodos de mayor impacto de la pandemia de COVID-19. El uso de programas públicos de ayudas salariales y similares en 2022 se limitó a un pequeño importe residual de 14 millones de euros que se utilizaron íntegramente en el primer trimestre, frente a los 555 millones de euros en 2021. Durante 2022, el Grupo alcanzó acuerdos salariales con una amplia mayoría de sus grupos sindicales y sus empleados.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión ¹	6.120	1.781	4.339

1 En 2021 incluye un crédito excepcional de 154 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y derivados de combustible en moneda extranjera a consecuencia del impacto del COVID-19. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron significativamente frente a 2021, con un incremento de 4.339 millones de euros. Esto se debió al incremento en los volúmenes de vuelos y al fuerte aumento de los precios de los combustibles de aviación, especialmente tras la invasión de Ucrania por parte de Rusia a comienzos de año. Los movimientos de los tipos de cambio representan 505 millones de euros del aumento, debido principalmente a que los tipos de cambio medios del dólar estadounidense fueron más fuertes frente al euro y la libra esterlina en 2022 en comparación con 2021. Los precios medios al contado aumentaron un 80% en 2022 con respecto al año anterior y al cierre de 2022 eran un 39% superiores a los del comienzo del periodo.

Tendencia del precio de combustible (USD/tonelada métrica)



Coberturas de combustible

El Grupo trata de reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas contratando con antelación coberturas para los precios. En mayo de 2021, el Consejo aprobó la política de coberturas de combustible del Grupo, diseñada para disponer de flexibilidad y poder responder ante reducciones importantes e inesperadas en la demanda de viajes o la capacidad y/o cambios sustanciales o repentinos en los precios del combustible de aviación. Esta política permite una diferenciación dentro del Grupo, para atender las necesidades específicas de cada compañía operadora, y el uso de opciones de compra (*call options*) para una proporción de la cobertura suscrita. La política se desarrolla a lo largo de periodos de dos años consecutivos y permitirá coberturas de hasta el 60% de las necesidades previstas en los primeros 12 meses y de hasta el 30% en los 12 meses siguientes, con flexibilidad para que las aerolíneas de bajo coste del Grupo contraten coberturas de hasta el 75% en los 12 primeros meses. Para todas las aerolíneas del Grupo, únicamente se formalizan coberturas a entre 25 y 36 meses vista en circunstancias excepcionales.

Consumo de combustible

El Grupo siguió beneficiándose de la reducción del consumo de combustible asociada a la inversión en nueva flota, junto con la retirada anticipada de aviones antiguos, incluidos 15 Airbus A340-600 y 32 Boeing 747-400 en el segundo trimestre de 2020. El incremento de los coeficientes de ocupación de pasajeros frente a 2021 también contribuyó a la reducción de la intensidad de carbono.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.971	1.308	1.663
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.890	923	967
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ¹	2.101	1.085	1.016
Propiedad, TI, y otros gastos ²	950	758	192
Gastos comerciales	920	434	486
Diferencias de tipos de cambio	141	(14)	155
Total Gastos asociados a proveedores	8.973	4.494	4.479

1 En 2021 incluye un crédito excepcional de 7 millones de euros relacionado con la reversión, a raíz de los planes de flota ajustados, de un deterioro de existencias llevado a cabo en 2020 y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

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

Los gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 4.479 millones de euros hasta los 8.973 millones de euros, el doble que en 2021, como consecuencia de la mayor capacidad operada. Los gastos asociados a proveedores acusaron el aumento de la inflación, aunque ese impacto se mitigó parcialmente a través de las iniciativas de compras del Grupo.

Propiedad, TI y otros gastos incluye un crédito excepcional de 23 millones de euros en relación con la anulación parcial de la multa impuesta originalmente a British Airways en 2010.

Los gastos asociados a proveedores incluyen un cargo por diferencias de tipo de cambio de 141 millones de euros en 2022, frente a un crédito excepcional por diferencias de tipo de cambio de 14 millones de euros en 2021; las diferencias de tipos de cambio se deben principalmente a la conversión de los activos y pasivos financieros corrientes al tipo de cambio de cierre del periodo, que en 2022 refleja la revalorización del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina a lo largo de 2022. El impacto total de las divisas en los gastos asociados a proveedores, incluidas las diferencias de tipos de cambio, fue adverso en 526 millones de euros frente a 2021.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad engloban la depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material e inmaterial, incluidos los activos por derecho de uso.

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Costes de propiedad ¹	2.070	1.932	138

1 Incluye un crédito excepcional de 8 millones de euros (2021: crédito excepcional de 21 millones de euros) relacionado con la reversión parcial de un deterioro de activos de flota que fueron retirados previamente en 2020. Para más información véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2022 se debe principalmente al incremento de la flota de aeronaves del Grupo tras el restablecimiento de la capacidad y la entrega de 27 aeronaves nuevas durante el año. En 2022 se registró un crédito excepcional de 8 millones de euros relacionado con la reversión parcial de un deterioro de seis aeronaves que habían sido retiradas por Vueling en 2020 al considerarse que ya no eran necesarias y no volverían a prestar servicio. En 2022 se determinó que dichas aeronaves eran necesarias para la programación de vuelos de Vueling y se reincorporaron y volvieron a prestar servicio.

Flota de aviones

En 2022, la flota en servicio aumentó en 27 aeronaves; de las cuáles un total de 25 aeronaves nuevas entregadas durante 2022 se pusieron en servicio antes de final de año, y las otras dos restantes entraron en servicio a comienzos de 2023. A lo largo del año, 12 aeronaves fueron retiradas del servicio a la espera de su venta o devolución al arrendador, y 14 aeronaves volvieron a entrar en servicio tras haber sido previamente paradas y retiradas del servicio activo.

Número de flota

Número de flota en servicio	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Corto radio	381	363	5,0%
Largo radio	177	168	5,4%
	558	531	5,1%

Además de la flota en servicio, el Grupo contaba con otras 18 aeronaves fuera de servicio de las cuáles 16 estaban a la espera de enajenación o devolución a los arrendadores y dos habían sido entregadas a finales de año, y a 31 de diciembre de 2022 todavía 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 año anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible normalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de 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 las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 322 millones de euros en 2022 debido a efectos adversos de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

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

€ million Favourable/(adverse)	2021		Efecto total de los tipos de cambio
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	220	(163)	57
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(251)	292	41
Efecto total de los tipos de cambio sobre la pérdida de las operaciones	(31)	129	98

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2022	2021	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Conversión - Balance de situación			
GBP a EUR	1,14	1,18	(2,8)%
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
GBP a EUR	1,17	1,15	1,9%
Transacción (media ponderada)			
GBP a EUR	1,17	1,15	1,9%
EUR a USD	1,05	1,20	(12,6)%
GBP a USD	1,23	1,38	(10,8)%

Total gastos no operativos netos

El total de gastos no operativos netos del ejercicio ascendió a 841 millones de euros, frente a los 742 millones de euros de 2021. Este incremento se debió principalmente a los Gastos financieros, que aumentaron en 187 millones de euros, lo que refleja un año completo de intereses por la deuda formalizada en 2021 y el impacto de la subida de los tipos de interés en la deuda a tipos variables del Grupo.

La variación neta en el valor razonable de los instrumentos financieros de 81 millones de euros refleja los ajustes en el valor razonable a 31 de diciembre de 2022 del bono convertible de IAG con vencimiento en 2028, parcialmente contrarrestados por las variaciones en el valor razonable del préstamo convertible emitido a Globalia en el segundo trimestre y convertido a una participación del 20% en Air Europa Holdings en el tercer trimestre. En 2021, los gastos no operativos incluían un crédito sin movimiento de efectivo de 89 millones de euros relacionado con los movimientos en el valor razonable del bono convertible de IAG de 825 millones de euros.

Otros créditos no operativos de 132 millones de euros (2021: 70 millones de euros) representan las ganancias netas de contratos de derivados para los que no se aplica la contabilidad de coberturas; en 2021, el crédito de 70 millones de euros se presenta neto de un cargo no operativo excepcional de 75 millones de euros relacionado con el acuerdo alcanzado con Globalia para la cancelación de los acuerdos firmados en 2019 y 2021, en virtud de los cuales Iberia había acordado adquirir el capital social emitido de Air Europa Holdings.

Impuestos

El crédito fiscal sobre el beneficio del ejercicio ascendió a 16 millones de euros (2021: crédito fiscal de 574 millones de euros), y el tipo impositivo efectivo fue del 3,9% negativo (2021: 16,4%).

La gran mayoría de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos donde tienen su base las operaciones principales: Reino Unido, España e Irlanda, con impuestos sobre sociedades estatutarios del 19%, el 25% y el 12,5% respectivamente, en 2022. El tipo impositivo

efectivo previsto para el Grupo se determina aplicando el impuesto de sociedades correspondiente a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción.

La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo implica que el tipo impositivo previsto sea del 24,6% para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 3,9% negativo y el tipo impositivo previsto del 24,6% se debe principalmente al reconocimiento de las pérdidas fiscales que previamente no se habían reconocido en las sociedades españolas del Grupo.

El beneficio después de impuestos del ejercicio fue de 431 millones de euros (2021: pérdida de 2.933 millones de euros).

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en el Proyecto de Ley de Presupuestos de 2021 (*Finance Bill 2021*) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgó el Proyecto de Ley de Presupuestos, dando lugar a la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos, con el consiguiente incremento futuro de la carga fiscal corriente del Grupo. Como consecuencia de la reevaluación de los saldos de impuestos diferidos de las entidades del Reino Unido, se ha registrado un crédito de 17 millones de euros (2021: crédito de 78 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un cargo de 10 millones de euros (2021: crédito de 61 millones de euros) en Otro resultado global.

El 8 de octubre de 2021, el Gobierno irlandés anunció que subiría el tipo del impuesto de sociedades para determinadas empresas multinacionales hasta el 15%, con efecto a partir de 2023. Este cambio previsto en el tipo impositivo no se ha recogido en estos resultados porque todavía no se ha promulgado.

El Grupo está siguiendo las normas modelo del Pilar Dos propuestas por la OCDE con el fin de abordar los problemas derivados de la digitalización de la economía. Esta propuesta de reforma del sistema tributario internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios con fines tributarios y está diseñada para garantizar que las multinacionales estarán sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%. El 15 de diciembre de 2022, el Consejo Europeo aprobó formalmente la Directiva relativa al Pilar Dos de la Unión Europea. Se prevé que los Estados miembros procedan a transponer la Directiva a sus legislaciones nacionales a finales de 2023. El Grupo sigue evaluando las consecuencias de la reforma y estas se determinarán una vez que la legislación pertinente esté finalizada.

Resultados de las operaciones de las compañías operadoras

	British Airways Millones de libras esterlinas Incr./ (dism.) frente al		Aer Lingus Millones de euros Incr./ (dism.) frente al		Iberia Millones de euros Incr./ (dism.) frente al		Vueling Millones de euros Incr./ (dism.) frente al	
Estatutario	2022	año anterior	2022	año anterior	2022	año anterior	2022	año anterior
Ingresos de pasaje	9.215	6.894	1.679	1.372	4.042	2.318	2.584	1.573
Ingresos de carga	1.060	(37)	80	15	347	(47)	-	-
Otros ingresos	755	474	10	6	1.122	456	14	9
Total ingresos	11.030	7.331	1.769	1.393	5.511	2.727	2.598	1.582
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.929	2.099	539	450	1.313	794	739	541
Gastos de personal	2.100	629	393	213	1.161	438	370	170
Gastos asociados a proveedores	4.595	2.407	646	341	2.284	872	1.088	464
Costes de propiedad ¹	1.084	105	146	6	371	21	206	(21)
Beneficio de las operaciones	322	2.091	45	383	382	602	195	428
<i>Margen operativo</i>	<i>2,9%</i>	<i>50,7 ptos</i>	<i>2,6%</i>	<i>92,6 ptos</i>	<i>6,9%</i>	<i>14,8 ptos</i>	<i>7,5%</i>	<i>30,5 ptos</i>

Medidas alternativas de rendimiento²

Ingresos de pasaje	9.215	6.899	1.679	1.371	4.042	2.318	2.584	1.573
Ingresos de carga	1.060	(37)	80	15	347	(47)	-	-
Otros ingresos	755	474	10	6	1.122	456	14	9
Total ingresos antes de partidas excepcionales	11.030	7.336	1.769	1.392	5.511	2.727	2.598	1.582
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.929	1.990	539	440	1.313	785	739	532
Gastos de personal	2.100	618	393	213	1.161	433	370	170
Gastos asociados a proveedores	4.614	2.426	646	341	2.284	872	1.088	457
Costes de propiedad ¹	1.084	99	146	6	371	21	214	(26)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	303	2.203	45	392	382	616	187	449
<i>Margen operativo antes de partidas excepcionales</i>	<i>2,7%</i>	<i>54,1 ptos</i>	<i>2,6%</i>	<i>94,7 ptos</i>	<i>6,9%</i>	<i>15,3 ptos</i>	<i>7,2%</i>	<i>33,0 ptos</i>

1 Los costes de propiedad reflejan la Depreciación, amortización y deterioro.

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

Análisis por compañía operadora

Las cuatro compañías operadoras de aerolíneas volvieron a ser rentables en 2022 tras sufrir unos efectos negativos considerables como consecuencia del COVID-19 en 2020 y 2021. La recuperación de cada aerolínea dependió del ritmo de relajación de las restricciones a los viajes impuestas por los gobiernos y de la reapertura de los viajes en sus principales mercados, además de las restricciones operativas en sus *hubs* y en otros aeropuertos.

British Airways operó la capacidad de pasajeros más baja con respecto a 2019, con unos AKO situados en un 70,3% de los niveles de 2019, en parte debido a las restricciones en el aeropuerto de Londres Heathrow. Aer Lingus operó al 86,8% de los niveles de 2019, teniendo también en cuenta el impacto de una nueva base en el aeropuerto de Mánchester, Reino Unido; Iberia operó al 87,1% y Vueling al 98,2%, incluyendo la ampliación de sus operaciones en París Orly.

Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales

	2022	2021	2019
British Airways (millones de libras esterlinas)	303	(1.900)	1.890
Aer Lingus (millones de euros)	45	(347)	276
Iberia (millones de euros)	382	(234)	497
Vueling (millones de euros)	187	(262)	240

Iberia y Vueling protagonizaron el mayor regreso a los beneficios con respecto a 2019 como consecuencia de la sólida demanda en las regiones Domésticas, Europa y LACAR. Aer Lingus fue recuperándose progresivamente durante el año y tuvo un sólido tercer trimestre en el que se benefició de la fuerte demanda contenida de viajes de verano. British Airways también incrementó su rentabilidad durante el año, se benefició de una sólida demanda contenida e incrementó sustancialmente sus ingresos unitarios con respecto a 2019 en el segundo semestre del año, a medida que los coeficientes de ocupación mejoraban y los *yields* medios repuntaban.

Todas las aerolíneas acusaron un fuerte incremento en el precio de los combustibles en comparación con 2019 o 2021, aunque el impacto se mitigó parcialmente con la política de coberturas del Grupo. Los gastos asociados a proveedores se vieron afectados por el fuerte aumento de la inflación y de los costes para reanudar las actividades tras las restricciones por el COVID-19, si bien las iniciativas de compras y transformación amortiguaron el impacto.

IAG Loyalty registró un crecimiento significativo de sus flujos de ingresos de socios no aéreos, además de beneficiarse de la recuperación de las aerolíneas del Grupo, lo que le permitió obtener un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 240 millones de libras esterlinas (282 millones de euros), frente a los 113 millones de libras esterlinas (131 millones de euros) de 2021.

Inversión en inmovilizado

En 2022, el Grupo incrementó la inversión en sus flotas de aviones, productos y servicios al cliente, infraestructura de TI y sostenibilidad a medida que se recuperaba el negocio, y la inversión en inmovilizado ascendió a 3.875 millones de euros en comparación con los 744 millones de euros de 2021.

Durante 2022, el Grupo recibió aeronaves cuya entrega se había retrasado desde 2020 y 2021 debido al impacto del COVID-19, y efectuó pagos anticipados para entregas futuras de aeronaves que también se habían aplazado. En 2022, el Grupo recibió 27 aeronaves: 10 para British Airways, 15 para Iberia y dos para Aer Lingus. De estas entregas, 25 fueron aeronaves adquiridas directamente a Airbus y Boeing, y dos se arrendaron directamente a empresas de arrendamiento de aeronaves. Estos datos contrastan con los de 2021, año en el que solo se adquirieron cinco aeronaves de la familia A320neo a Airbus, y el resto de las 11 entregas se realizaron mediante contratos de arrendamiento directo con arrendadores de aeronaves.

Entregas de aviones	2022	2021
Familia Airbus A320	12	8
Airbus A330	-	1
Airbus A350	12	-
Boeing 787-10	3	-
Embraer E190	-	2
Total	27	11

Pedidos de aeronaves

El Grupo ejerció opciones para 22 aeronaves de la familia Airbus A320neo en el primer semestre de 2022 que serán entregadas en 2024 y 2025. El Grupo suscribió contratos de arrendamiento directo para dos aeronaves Airbus A320neo entregadas durante el año. En octubre de 2022 se aprobó la adquisición de otras 37 aeronaves de la familia Airbus A320neo y 50 Boeing 737 en una Junta General Extraordinaria de Accionistas. Las aeronaves se utilizarán para sustituir aeronaves de la familia Airbus A320neo y son un 20% más eficientes en el consumo de combustible que las aeronaves a las que reemplazan. Las entregas están previstas entre 2024 y 2028.

Entregas de aviones futuras a 31 de diciembre	2022	2021
Airbus A320/A321	91	42
Airbus A321 XLR	14	14
Airbus A350	12	26
Boeing 737	50	-
Boeing 777-9	18	18
Boeing 787-10	7	10
Total	192	110

Como consecuencia de los pedidos realizados en 2022, a 31 de diciembre de 2022 el Grupo mantenía opciones para adquirir otras 246 aeronaves de Airbus y Boeing.

Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado a 31 de diciembre de 2022 ascendió a 13.749 millones de euros (2021: 10.911 millones de euros). Este incremento se atribuye al efecto neto de las entregas y los pedidos de aeronaves detallados anteriormente. La mayoría de estos compromisos de compra están denominados en dólares estadounidenses.

El Grupo se reserva ciertos derechos para cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aeronaves causados por los fabricantes aeronáuticos. A 31 de diciembre de 2022, no se había ejercido ninguno de estos derechos.

Capital circulante

En el segundo semestre de 2022, el Grupo registró un fuerte volumen de reservas para viajar en 2023, lo que refleja la ampliación de las programaciones de vuelos conforme avanzaba la recuperación del COVID-19, con una capacidad en 2023 que se espera se acerque a la de 2019 y con un incremento de los *yields* medios. A 31 de diciembre de 2022, los Ingresos diferidos por venta de billetes, que incluyen los puntos de fidelización (Avios), habían aumentado en 1.092 millones de euros con respecto al año anterior para cerrar el ejercicio en 7.644 millones de euros. De esta cifra, 7.318 millones de euros se incluyen en pasivo corriente y 326 millones de euros en pasivo no corriente, asociados con la renovación del contrato plurianual de IAG Loyalty con American Express en 2020.

Los Ingresos anticipados, relacionados con ventas de billetes de pasajeros, aumentaron en 1.282 millones de euros frente a 2021, hasta los 5.014 millones de euros. Los bonos emitidos para viajes futuros en lugar de devoluciones de efectivo representaban el 13% de los ingresos anticipados.

El valor de los puntos de fidelización (Avios) emitidos y pendientes de reconocer en los ingresos se redujo en 190 millones de euros frente a 2021, hasta los 2.630 millones de euros, a consecuencia del impacto neto de la liquidación del resto de un pago adelantado de American Express realizado en 2020 y el saldo de Avios emitidos frente a los canjeados en 2022.

La partida de Deudores comerciales aumentó en 595 millones de euros hasta alcanzar los 1.330 millones de euros como consecuencia del aumento de las programaciones de vuelos y el repunte de los *yields*.

La partida de Acreedores y otras cuentas por pagar aumentó en 1.497 millones de euros hasta alcanzar los 5.209 millones de euros, de nuevo debido a la notable ampliación de las programaciones de vuelos y a la inflación en los costes. En el cuarto trimestre de 2022, periodo al que se refiere principalmente la partida de Acreedores y otras cuentas por pagar, el Grupo operó el 86,6% de la capacidad de pasajeros de 2019, frente al 58,3% del cuarto trimestre de 2021.

Financiación y deuda

Los objetivos a largo plazo de IAG al gestionar el capital son: proteger la capacidad del Grupo para seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento y su viabilidad a largo plazo; mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital; y generar rentabilidades sostenibles para los accionistas. En noviembre de 2018, S&P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia a largo plazo de *investment-grade*, con perspectiva estable; las calificaciones crediticias de IAG se mantuvieron como *investment-grade* hasta el brote de COVID-19. El impacto del COVID-19 en el Grupo y en el conjunto del sector de las aerolíneas provocó que las calificaciones descendieran tres peldaños en el caso de S&P y dos peldaños en el caso de Moody's. Las calificaciones actuales del Grupo (a 23 de febrero de 2023) son las siguientes: S&P: BB, Moody's: Ba2.

Deuda y capital

El Grupo supervisa el apalancamiento utilizando el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales, además de realizar un seguimiento exhaustivo de los indicadores utilizados por las agencias de calificación, incluidos los basados en la deuda total (deuda bruta).

El objetivo que había fijado anteriormente el Grupo para el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales era un valor inferior a 1,8 veces.

En 2022, el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales fue de 3,1 veces, en comparación con 1,4 veces en 2019, reflejando una recuperación parcial de la rentabilidad de las operaciones en 2022 tras el fuerte impacto del COVID-19 en 2020 y 2021, junto con el impacto de la deuda formalizada durante la pandemia para impulsar la liquidez y la resiliencia. El EBITDA fue negativo en 2021, por lo que el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales no fue significativo; el cálculo de 2021 arroja un ratio de deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales de menos 11,5 veces.

Deuda neta

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dismin.)
Deuda	19.610	15.679	3.931
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	(7.943)	(5.917)	(2.026)
Deuda neta a 1 de enero	11.667	9.762	1.905
Incremento de efectivo después de diferencias de cambio	(1.656)	(2.026)	370
<i>Movimientos en deuda total</i>			
Salida de flujos de efectivo netos por pagos de deuda y pasivos por arrendamientos	(2.505)	(2.265)	(240)
Entrada de flujos de efectivo netos por nuevos préstamos	1.436	4.817	(3.381)
Impacto no monetario por nuevos arrendamientos	1.017	518	499
(Disminución)/aumento en la deuda neta por financiación	(52)	3.070	(3.122)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	426	861	(435)
Deuda neta a 31 de diciembre	10.385	11.667	(1.282)

La deuda neta se redujo en 1.282 millones de euros, debido principalmente a la recuperación de la rentabilidad y a un capital circulante positivo generado por las reservas para 2023 que se contrarrestó parcialmente con la inversión en inmovilizado de 3.875 millones de euros. La deuda bruta se incrementó en 374 millones de euros durante el ejercicio hasta alcanzar los 19.984 millones de euros. Las amortizaciones superaron en 1.069 millones de euros a los nuevos préstamos debido a las amortizaciones programadas de la deuda vinculada a aeronaves, la nueva deuda vinculada a aeronaves suscrita durante el año y la amortización de financiación no vinculada a aeronaves que se indica a continuación. La deuda bruta está sujeta a movimientos de conversión de divisas, ya que la mayor parte de la deuda vinculada a aeronaves del Grupo está denominada en dólares estadounidenses. Durante 2022, el euro y la libra esterlina se depreciaron frente al dólar estadounidense, lo que generó un incremento de la deuda bruta de 518 millones de euros.

Efectivo

Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados

Millones de euros	2022	2021	Incr./ (dism.)
British Airways	2.877	1.986	891
Iberia	2.389	761	1.628
Vueling	766	441	325
Aer Lingus	375	228	147
IAG Loyalty	993	954	39
IAG y otras compañías del Grupo	2.199	3.573	(1.374)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.599	7.943	1.656

British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus registraron fuertes flujos positivos de efectivo de las operaciones durante el año. La reducción del saldo de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de IAG y otras compañías del Grupo refleja la amortización de deuda no garantizada en IAG y del pago de préstamos intragrupo a Iberia y Aer Lingus.

Deuda

En 2022 se obtuvo con éxito financiación para las 27 aeronaves de IAG entregadas durante el año. La financiación para cinco de esas aeronaves que corresponden a British Airways será dispuesta en 2023. A 31 de diciembre de 2022, las líneas de financiación concedidas incluyen un importe de 571 millones de euros para esas cinco aeronaves y para otra aeronave de la familia Airbus A320neo que se entregará en 2023. Siete aeronaves se financiaron mediante arrendamientos operativos, declarados como Pasivo por arrendamiento: cinco A350-900 de Iberia se financiaron mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento tras la entrega de la aeronave, y dos A320neo de Aer Lingus se arrendaron directamente a empresas de arrendamiento de aeronaves. Las 10 aeronaves entregadas a British Airways y las 10 aeronaves restantes para Iberia se financiaron mediante arrendamiento financiero, declarado como Pasivos por arrendamientos.

En 2022, IAG amortizó su bono convertible por valor de 500 millones de euros emitido inicialmente en 2015, y Aer Lingus amortizó 100 millones de euros del préstamo recibido del *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF), de manera que el importe no dispuesto de la línea de financiación del ISIF que está disponible para su futura disposición, en caso necesario, asciende a 300 millones de euros.

El perfil de vencimientos de Préstamos bancarios y otros del Grupo incluye, para 2023, el vencimiento del bono no garantizado por valor de 500 millones de euros emitido en 2019, así como la primera amortización de los préstamos sindicados a Iberia y Vueling dispuestos en 2020, que cuentan con el aval parcial del Instituto de Crédito Oficial (ICO) de España. En 2026, el vencimiento más importante corresponde a un préstamo sindicado por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) a British Airways dispuesto en 2021, que cuenta con el aval parcial de *UK Export Finance* (UKEF).

Perfil de vencimiento de Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2023	2024	2025	2026	Después de 2026 ¹
Pago del principal de deuda	715	287	875	2.738	2.096

¹ Incluye el bono convertible de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028.

Patrimonio neto

No se amplió o se amortizó capital durante el año, al igual que en 2021.

Líneas de liquidez

A lo largo del ejercicio, el Grupo amplió su línea de financiación con el ISIF de Irlanda para Aer Lingus en 200 millones de euros, de manera que el importe total se sitúa en 350 millones de euros. A 31 de diciembre de 2022 se habían dispuesto 50 millones de euros y el importe no dispuesto ascendía a 300 millones de euros.

El Grupo también ejerció una prórroga de un año para la disponibilidad de su línea de crédito renovable por valor de 1.755 dólares estadounidenses (1.654 millones de euros), que ahora tiene compromiso de disponibilidad hasta marzo de 2025. La línea de crédito se acordó y formalizó inicialmente con un sindicato de bancos en 2021 con una disponibilidad de tres años, más dos periodos consecutivos de prórroga de un año, a discreción de los prestamistas. La línea de crédito está a disposición de Aer Lingus, British Airways e Iberia y cada una de ellas tiene su propio límite de crédito dentro de la línea de crédito general. De realizarse disposiciones de la línea de crédito se garantizarán con aeronaves admisibles libres de cargas y/o derechos de despegue y aterrizaje en los aeropuertos de Londres Heathrow o Londres Gatwick. A 31 de diciembre de 2022 no se había realizado ninguna disposición de esta línea de financiación.

La otra línea de financiación importante del Grupo es una línea de crédito concedida de 1.000 millones de libras esterlinas (1.143 millones de euros) para British Airways, parcialmente garantizada por UKEF, que se acordó y formalizó en 2021 y que vence en 2026. A 31 de diciembre de 2022 tampoco se había realizado ninguna disposición de esta línea de crédito.

El Grupo también cuenta con otras líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales que elevaban a 3.284 millones de euros el importe total de las líneas de liquidez para fines generales concedidas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2022 (2021: 2.917 millones de euros).

El Grupo también tiene 1.116 millones de euros correspondientes a líneas de financiación concedidas y no dispuestas para aeronaves (2021: 1.126 millones de euros), incluidos 620 millones de euros que continúan sin haberse dispuesto correspondientes a financiación concedida y no dispuesta para aeronaves relacionada con la sostenibilidad de British Airways que se acordó y concedió en 2022 y que será dispuesta en 2023. El Grupo cuenta asimismo con ciertos acuerdos de financiación *backstop* que pueden utilizarse para determinadas entregas futuras de aeronaves.

En total, el Grupo contaba con 4.400 millones de euros en líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales y aeronaves a 31 de diciembre de 2022 (2021: 4.043 millones de euros).

Los importes de las líneas de financiación indicados arriba no incluyen el saldo de algunas líneas de capital circulante a corto plazo a disposición de las compañías operativas del Grupo.

Dividendos

En 2022 no se propusieron o repartieron dividendos (2021: cero).

Liquidez y flujos de efectivo

La liquidez total, representada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 9.599 millones de euros y líneas de financiación para fines generales y de aeronaves concedidas y no dispuestas de 4.400 millones de euros, ascendía a 13.999 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. Esta cifra supone un incremento de 2.013 millones de euros respecto a la liquidez total de 11.986 millones de euros al cierre de 2021.

Flujos de efectivo

La capacidad de generación de flujos de efectivo del Grupo fue considerable en 2022, principalmente como consecuencia del regreso a la rentabilidad y los movimientos positivos de capital circulante, incluido un incremento de las reservas para viajes en fechas futuras al ampliarse las programaciones de las aerolíneas, con una mejora de los *yields* en un contexto de mayores precios del combustible e inflación. Los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de 4.835 millones de euros fueron muy superiores a las salidas netas de efectivo de las actividades de inversión y de las actividades de financiación, dando lugar a un incremento del Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados de 1.656 millones de euros, hasta los 9.599 millones de euros.

Resumen de flujos de efectivo abreviado

Millones de euros	2022	2021	Movimiento
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.835	(141)	4.976
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.463)	(181)	(3.282)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(56)	2.235	(2.291)
Aumento neto en efectivo y activos líquidos equivalentes	1.316	1.913	(597)
Diferencias netas por cambio de divisa	(12)	205	(217)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	7.892	5.774	2.118
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	9.196	7.892	1.304
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	403	51	352
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	9.599	7.943	1.656

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

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	2022	2021	Movimiento
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.256	(2.765)	4.021
Depreciación, amortización y deterioro	2.070	1.932	138
Variación del capital circulante	1.884	1.634	250
Pagos relacionados con reestructuraciones	(81)	(161)	80
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(5)	(15)	10
Provisiones y otras variaciones no monetarias	627	305	322
Liquidación de derivados a los que se ha dado de baja la contabilidad de coberturas	-	(497)	497
Intereses pagados	(824)	(640)	(184)
Intereses percibidos	42	3	39
Impuestos (pagados)/percibidos	(134)	63	(197)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	4.835	(141)	4.976

Los pagos por reestructuraciones comprenden principalmente los pagos realizados en España en el marco de programas de despidos de Iberia acordados con anterioridad a 2020.

En diciembre de 2022, British Airways acordó la valoración de su principal plan de pensiones de prestación definida, el *New Airways Pension Scheme* (NAPS), con el Administrador del plan que resultó en un déficit de 1.650 millones de libras esterlinas (1.887 millones de euros) a 31 de marzo de 2021, la fecha de valoración. A 31 de diciembre de 2022, el plan estaba financiado por encima del 100% con arreglo a la valoración de 2021 y, en base al mecanismo de protección frente al exceso de financiación acordado con el administrador de NAPS, no hubo que hacer aportaciones. En caso de que en un futuro descienda el nivel de financiación, podrían reanudarse las aportaciones al pago del déficit. British Airways había acordado anteriormente un aplazamiento de las aportaciones al pago del déficit con el administrador de NAPS desde octubre de 2020 y hasta septiembre de 2021. Desde octubre de 2021 y hasta diciembre de 2022 no fueron necesarias aportaciones al haberse acordado un mecanismo de protección frente al exceso de financiación como parte de la anterior valoración trienal. Los flujos de efectivo de planes de pensiones mostrados anteriormente representan pagos a diversos planes de menor tamaño del Grupo.

Las provisiones y otras variaciones no monetarias se refieren principalmente a las provisiones para grandes reparaciones y a los derechos de ETS.

La salida de flujos de efectivo correspondiente a la Liquidación de derivados a los que se ha dado de baja la contabilidad de coberturas, de 497 millones de euros en 2021, representaba pagos de efectivo relacionados con el exceso de coberturas de combustible y de tipos de cambio en 2020 como consecuencia del fuerte descenso de la capacidad de las aerolíneas en 2020 debido al impacto del COVID-19.

El incremento del gasto por intereses en 2022 se debe al impacto en el conjunto del ejercicio de los préstamos adicionales recibidos en 2021 y a la subida de tipos de interés. Aproximadamente una cuarta parte de la deuda total del Grupo se mantiene en acuerdos a tipo variable.

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	2022	2021	Movimiento
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(3.875)	(744)	(3.131)
Venta de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial e inversiones	837	544	293
(Aumento)/disminución en otros depósitos remunerados a corto plazo	(351)	91	(442)
Pago a Globalia por el préstamo convertible	(100)	-	(100)
Otros movimientos de inversión	26	(72)	98
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(3.463)	(181)	(3.282)

La entrada de flujos de efectivo de 837 millones de euros procedentes de Venta de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial e inversiones corresponde principalmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento de aeronaves detalladas en la sección de Financiación y deuda anterior, junto con la enajenación de activos considerados como excedente, principalmente aeronaves retiradas del servicio. El incremento con respecto a 2021 se debe a que el valor de las aeronaves financiadas mediante operaciones de venta y posterior arrendamiento es superior, ya que en 2022 se incluyen cinco aeronaves A350-900 de fuselaje ancho.

En marzo de 2022, IAG suscribió un préstamo convertible con Globalia de 100 millones de euros convertible en una participación en el capital de Air Europa Holdings del 20%. La opción de conversión se ejercitó en agosto de 2022.

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	2022	2021	Movimiento
Fondos procedentes de préstamos	1.436	4.817	(3.381)
Amortización de préstamos	(1.050)	(784)	(266)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(1.455)	(1.481)	26
Liquidación de instrumentos financieros derivados	1.036	(268)	1.304
Adquisición de acciones propias y otros movimientos de financiación	(23)	(49)	26
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(56)	2.235	(2.291)

Los Fondos procedentes de préstamos reflejan la entrada de flujos de efectivo de la financiación de aeronaves, según se expone en la sección de Financiación y deuda anterior. En 2022 no se suscribió financiación para fines no vinculados a aeronaves, mientras que, en 2021, British Airways recibió 2.000 millones de libras esterlinas (2.300 millones de euros) a través de un préstamo garantizado por UKEF, Aer Lingus recibió otros 75 millones de euros de ISIF y el Grupo captó 1.200 millones de euros a través de bonos no garantizados y emitió un bono convertible por valor de 825 millones de euros.

Las amortizaciones de préstamos y pasivos por arrendamientos incluyen la amortización del bono convertible de IAG por valor de 500 millones de euros emitido en 2015, la amortización de 100 millones de euros del ISIF irlandés y el elemento principal de los pagos de arrendamientos en curso.

La liquidación de instrumentos financieros derivados corresponde a las liquidaciones de instrumentos de tipos de cambio contratados para cubrir los pagos de deuda a largo plazo, incluidas las cuotas de arrendamientos en dólares estadounidenses. Los flujos de entrada considerables en 2022 se refieren a la apreciación del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina.

MARCO ESTRATÉGICO

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

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

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

Las prioridades estratégicas de IAG son:

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

Estas prioridades estratégicas se consiguen a través de:

- Una oferta comercial sin competencia;
- Crecimiento sostenible y creador de valor; y
- Eficiencia e innovación.

El compromiso con la sostenibilidad es un pilar de nuestra estrategia y constituye una parte importante de nuestra forma de hacer negocios. Como Grupo, disponemos de procesos claros que impulsan nuestra estrategia de sostenibilidad, y seguimos comprometidos con utilizar un 10% de SAF para 2030 y con alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO₂ en nuestro Grupo y en su cadena de suministro para 2050. También seguimos dando prioridad a otros temas clave en materia de sostenibilidad, incluida la gestión de residuos, la interacción con y el bienestar de los grupos de interés.

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Revisa constantemente la evolución de sus riesgos principales y los cambios en la gravedad de los mismos o la probabilidad de que se produzcan, teniendo en cuenta la exposición del Grupo al entorno de riesgos externos, especialmente al deterioro de la resiliencia de la cadena de valor del sector de la aviación y al impacto de la inflación, todo ello combinado con una ambiciosa agenda de transformación y cambio.

En 2022, el Grupo revisó el panorama macroeconómico y geopolítico para identificar riesgos emergentes y se han reflejado las consecuencias en la incertidumbres de mercado y de su impacto en la inflación, tipos de interés y tipos de cambio en la evaluación de los riesgos principales. Al seguir desarrollando la evaluación realizada por el Grupo sobre las interdependencias de los riesgos, planificar el escenario para cuantificar el impacto de los riesgos bajo diferentes combinaciones y supuestos, y considerar los riesgos dentro del entorno de riesgos del Grupo que hayan aumentado, bien a resultados de factores externos o a consecuencia de decisiones tomadas por el Grupo, el Consejo y el equipo directivo están mejor informados y pueden reaccionar con mayor rapidez. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha considerado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para abordar dichos riesgos o asumirlos dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 100 a 121 del Informe y cuentas anuales 2021, siguen estando vigentes a la fecha del presente informe. A la hora de evaluar sus principales riesgos, el Grupo también ha considerado la resiliencia operativa, los cambios en los riesgos de la competencia y del mercado, el estado de los mercados financieros y el acceso a la financiación, las personas y la cultura en todo el Grupo y la satisfacción y la confianza de los clientes. La dirección sigue trabajando para mitigar estos riesgos a todos los niveles del negocio e invirtiendo para reforzar la resiliencia, sin perder de vista que estos sucesos de riesgo no pueden planificarse fácilmente y que las medidas de mitigación tienen un carácter más reactivo. El Consejo revisa el entorno de riesgos e interpela al equipo directivo sobre esta cuestión a la luz de los cambios que influyen en el Grupo y la industria de la aviación.

No se han identificado nuevos riesgos principales en las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos del negocio mantenidas durante el año. Se reconsideró un riesgo en el marco de las revisiones realizadas en el año y se reformuló como "Resiliencia operativa" frente a "Evento que causó una alteración significativa en la red", para reconocer que el riesgo para la resiliencia operativa del negocio puede derivar de múltiples eventos combinados con un impacto notable en la red y los clientes, y que estos pueden ser más importantes para el Grupo cuando persisten durante un periodo más prolongado que los eventos puntuales.

De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2021, a continuación se indican los más importantes y prioritarios por sus posibles repercusiones en el Grupo. Las medidas empresariales aplicadas por el equipo directivo que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio más reciente y la correspondiente hipótesis pesimista.

- Confianza de los clientes en la marca. La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes construyen el valor de la marca y la confianza que tienen en ella. La fiabilidad, donde también se encuadra la puntualidad, es un elemento clave de la marca y la experiencia de cada cliente. El Grupo está evaluando activamente sus procesos y sistemas de atención al cliente para ofrecer un servicio excelente y apoyar a los clientes en momentos de alteraciones en los servicios, lo que contribuirá a que elijan las aerolíneas del Grupo para realizar sus viajes.
- Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro. El sector de la aviación se ha visto afectado por la interrupción de las cadenas de suministro globales, con el consiguiente impacto en las entregas de aeronaves, la disponibilidad de los componentes, la disponibilidad y/o la amenaza de acción sindical en recursos de terceras partes fundamentales para el negocio, y los servicios aeroportuarios esenciales, como la Fuerza Fronteriza. La escasez de personal operativo en los hubs y los aeropuertos ha hecho necesario que se realicen ajustes en la capacidad. El Grupo ha evaluado activamente sus programaciones para garantizar que se informa a nuestros clientes con la suficiente antelación sobre los cambios en sus planes de vuelo siempre que sea posible y dentro de nuestro control. El Grupo sigue trabajando con todos los proveedores esenciales para entender cualquier posible interrupción de sus cadenas de suministro a causa de una escasez de recursos disponibles o retrasos en la producción que podrían demorar la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales. IAG sigue dependiendo de la resiliencia de las operaciones de los servicios de control del tráfico aéreo para que sus programaciones de vuelo se cumplan según lo planeado.
- Ciberataques y seguridad de los datos. La amenaza de ataques de ransomware contra infraestructuras y servicios críticos aumentó como consecuencia de la guerra en Ucrania y del potencial de ciberataques promovidos por los Estados. El Grupo continúa centrando sus esfuerzos en una monitorización apropiada para mitigar el riesgo.
- Financiación de la deuda. Las entidades con calificaciones crediticias por debajo del grado de inversión tienen restringido el acceso a los mercados de deuda no garantizada, lo cual puede reducir las opciones de financiación externa a disposición del Grupo para nuevas aeronaves o, si así lo decide, refinanciar deuda con vencimiento próximo. La subida de tipos de interés también incrementa el coste de la deuda a interés variable, que, a 31 de diciembre de 2022, representaba el 25% de la deuda del Grupo, así como de la nueva financiación. El

Grupo sigue teniendo financiación garantizada para aeronaves, habiendo logrado financiar con éxito todas las entregas de aeronaves de 2020, 2021 y 2022.

- Entorno económico, político y regulatorio. El impacto económico del coste de la pandemia, sumado a la escasez de energía y al aumento de los costes salariales y de las materias primas, ha provocado una inflación importante y ha ensombrecido las perspectivas económicas. El Grupo está revisando minuciosamente el impacto de la inflación salarial y de los proveedores en los márgenes y en la demanda de los clientes. El Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos cuando sea necesario y posible.
- Gestión del riesgo financiero y de tesorería. El aumento de los costes del combustible se mitigó en parte gracias a la política de coberturas de combustible del Grupo. El acceso a instrumentos de cobertura de combustible o la capacidad para trasladar el aumento de los costes de combustible a los clientes podrían influir en los beneficios del Grupo. El Grupo sigue evaluando la fortaleza del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina, y sus posibles efectos en los resultados operativos del Grupo. Todas las aerolíneas adquieren cobertura en línea con la política de coberturas del Grupo.
- Sistemas e infraestructuras de TI. El Grupo depende de la solidez de sus sistemas para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio y está expuesto a riesgos por bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. El Grupo ha emprendido varias iniciativas de gran alcance para modernizar y actualizar sus sistemas informáticos, capacidad digital, propuestas para el cliente e infraestructuras y redes informáticas cuando resulta necesario. Se han incorporado a todos los planes de transición medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativas.
- Resiliencia operativa. La pandemia resultó en un nivel de perturbación sin precedentes en el sector de la aviación y cambió la perspectiva del Grupo sobre cuán resiliente había de ser. La persistente escasez de mano de obra, la amenaza de huelgas en el sector de la aviación y las bajas por enfermedad del personal han repercutido en el entorno operativo de las aerolíneas del Grupo y en las actividades de las empresas de las que depende el Grupo. Muchos de estos sucesos pueden darse en plazos muy cortos y poner a prueba la resiliencia operativa. Además, el Grupo tiene pendiente completar importantes cambios en su infraestructura informática que podrían repercutir en sus operaciones. El Grupo está centrado en minimizar los posibles cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.
- Personal, cultura y relaciones laborales. La resiliencia y la implicación de nuestros empleados y directivos son esenciales para implementar nuestros planes de transformación. Nuestros empleados son un factor crucial para nuestro éxito futuro, y el Grupo ha identificado las competencias y capacidades que necesita para gestionar su transformación, entre ellas, la ejecución del plan de diversidad e inclusión del Grupo. Nuestro equipo directivo es consciente de los esfuerzos de nuestro personal y de su capacidad de adaptación y compromiso para sostener la aceleración de las operaciones. La escasez de recursos y los plazos para su obtención, sobre todo en el Reino Unido e Irlanda, pueden afectar a la preparación y la resiliencia operativas. El Grupo está centrado en medidas para atraer y retener en sus aerolíneas el personal de vuelo y de tierra que les permita cumplir con sus programaciones y mantener la competitividad. En todo el Grupo existen canales de negociación colectiva con diferentes sindicatos. El Grupo está expuesto al riesgo de acciones sindicales y las compañías operadoras mantienen conversaciones con los sindicatos para abordar y resolver las disputas que puedan surgir durante las negociaciones.
- Transformación y cambio. El Grupo reconoce la necesidad de transformarse para competir. El impacto sobre nuestro personal de nuestra amplia agenda de cambio, si esta se gestiona de forma deficiente o descoordinada, podría dar lugar a problemas logísticos y de compromiso que pueden afectar de forma negativa a la prestación de servicios a los clientes y a los ingresos y las eficiencias de costes. El Director de Transformación supervisa todos los programas para evaluar el desempeño conforme al plan. La agenda de transformación del grupo está sometida a la aprobación del Consejo, que supervisa regularmente sus progresos.

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 2022 – 31 de diciembre de 2022

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2022	2021
Ingresos de pasaje		19.458	5.835
Ingresos de carga		1.615	1.673
Otros ingresos		1.993	947
Total ingresos	5	23.066	8.455
Gastos de personal	8	4.647	3.013
Gastos de combustible y derechos de emisión		6.120	1.781
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		2.971	1.308
Tasas de aterrizaje y de navegación		1.890	923
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		2.101	1.085
Propiedad, TI y otros gastos		950	758
Gastos comerciales		920	434
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.070	1.932
Diferencias de tipo de cambio		141	(14)
Gastos totales de las operaciones		21.810	11.220
Beneficio/(pérdida) de las operaciones		1.256	(2.765)
Gastos financieros	9	(1.017)	(830)
Ingresos financieros	9	52	13
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	9	81	89
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	9	26	(2)
Cargo neto por conversión de moneda extranjera		(115)	(82)
Otros créditos no operativos	9	132	70
Total gastos no operativos netos		(841)	(742)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos		415	(3.507)
Impuestos	10	16	574
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio		431	(2.933)
Atribuible a:			
Accionistas de la matriz		431	(2.933)
Socios externos		-	-
		431	(2.933)
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	11	8,7	(59,1)
Beneficio/(pérdida) diluida por acción (céntimos de €)	11	6,1	(59,1)

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO		Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
Millones de euros	Nota	2022	2021
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable		1.299	794
Reclasificadas y registradas en beneficio neto		(1.233)	(81)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		(106)	10
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto		38	(12)
Diferencias de cambio	31	(53)	(12)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	19	2	-
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de efectivo		173	54
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		(9)	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio		(6)	(15)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo		662	1.400
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo		52	25
Otro resultado global total reconocido del ejercicio neto de impuestos		819	2.163
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio		431	(2.933)
Resultado total reconocido del ejercicio		1.250	(770)
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		1.250	(770)
Socios externos	31	-	-
		1.250	(770)

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 2022	A 31 de diciembre de 2021
Activo no corriente			
Inmovilizado material	13	18.346	17.161
Inmovilizado inmaterial	17	3.556	3.239
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	18	43	40
Otras inversiones en patrimonio	19	55	31
Activos derivados de retribuciones a empleados	32	2.334	1.775
Instrumentos financieros derivados	28	81	77
Activos por impuesto diferido	10	1.282	1.282
Otros activos no corrientes	20	362	250
		26.059	23.855
Activo corriente			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	16	19	20
Existencias		353	334
Deudores comerciales	20	1.330	735
Otros activos corrientes	20	1.226	960
Activo por impuesto corriente	10	72	16
Instrumentos financieros derivados	28	645	543
Depósitos remunerados a corto plazo	21	403	51
Efectivo y activos líquidos equivalentes	21	9.196	7.892
		13.244	10.551
Total activo		39.303	34.406
Fondos propios			
Capital suscrito	29	497	497
Prima de emisión	29	7.770	7.770
Acciones propias		(28)	(24)
Otras reservas		(6.223)	(7.403)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		2.016	840
Socios externos	31	6	6
Total patrimonio neto		2.022	846
Pasivo no corriente			
Deudas financieras	25	17.141	17.084
Obligaciones de retribuciones a empleados	32	217	285
Pasivo por impuesto diferido	10	-	-
Provisiones	26	2.652	2.267
Ingresos diferidos por venta de billetes	23	326	391
Instrumentos financieros derivados	28	84	47
Otros pasivos a largo plazo	24	200	208
		20.620	20.282
Pasivo corriente			
Deudas financieras	25	2.843	2.526
Acreedores y otras cuentas por pagar	22	5.209	3.712
Ingresos diferidos por venta de billetes	23	7.318	6.161
Instrumentos financieros derivados	28	387	126
Pasivo por impuesto corriente	10	8	21
Provisiones	26	896	732
		16.661	13.278
Total pasivo		37.281	33.560
Total patrimonio neto y pasivo		39.303	34.406

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

		Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
Millones de euros	Nota	2022	2021
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
Beneficio/(pérdida) de las operaciones		1.256	(2.765)
Depreciación, amortización y deterioro	6	2.070	1.932
Variación del capital circulante		1.884	1.634
<i>Aumento en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>		<i>(914)</i>	(351)
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>		<i>2.798</i>	1.985
Pagos relacionados con reestructuración	26	(81)	(161)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(22)	(41)
Costes de servicio de planes de pensiones	32	17	26
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		627	305
Liquidación de derivados a los que se ha dado de baja la contabilidad de coberturas		-	(497)
Intereses pagados		(824)	(640)
Intereses percibidos		42	3
Impuestos (pagados)/percibidos		(134)	63
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		4.835	(141)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(3.875)	(744)
Venta de inmovilizado material, inmovilizado inmaterial e inversiones		837	544
(Aumento)/disminución en otros depósitos remunerados a corto plazo		(351)	91
Pago a Globalia por el préstamo convertible		(100)	-
Otros movimientos de inversión		26	(72)
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		(3.463)	(181)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos		1.436	4.817
Amortización de préstamos		(1.050)	(784)
Amortización de pasivos por arrendamientos		(1.455)	(1.481)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	25c	1.036	(268)
Adquisición de acciones propias		(23)	(24)
Otros movimientos de financiación		-	(25)
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		(56)	2.235
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		1.316	1.913
Diferencias netas por cambio de divisa		(12)	205
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		7.892	5.774
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	21	9.196	7.892
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	21	403	51
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	21	9.599	7.943

Para más información acerca de los niveles de efectivo restringido véase la nota 21 Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Capital suscrito (nota 29)	Prima de emisión (nota 29)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2022	497	7.770	(24)	(1.673)	(5.730)	840	6	846
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	431	431	-	431
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Gastos de combustible	-	-	-	(1.115)	-	(1.115)	-	(1.115)
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(90)	-	(90)	-	(90)
Gastos financieros	-	-	-	10	-	10	-	10
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	(22)	-	(22)	-	(22)
Ineficiencia reconocida en otros gastos no operativos	-	-	-	(16)	-	(16)	-	(16)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	1.472	-	1.472	-	1.472
Variación neta en el valor razonable de instrumentos de patrimonio	-	-	-	2	-	2	-	2
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	(115)	-	(115)	-	(115)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	38	-	38	-	38
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(6)	-	(6)	-	(6)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(53)	-	(53)	-	(53)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	662	662	-	662
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	52	52	-	52
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	105	1.145	1.250	-	1.250
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(65)	-	(65)	-	(65)
Coberturas reclasificadas y registradas en ingresos relacionados con ventas anticipadas	-	-	-	36	-	36	-	36
Coberturas reclasificadas y registradas en existencias	-	-	-	(58)	-	(58)	-	(58)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	39	39	-	39
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	19	-	(22)	(3)	-	(3)
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	-	(23)	-	(23)
Reembolso del bono convertible	-	-	-	(62)	62	-	-	-
A 31 de diciembre de 2022	497	7.770	(28)	(1.717)	(4.506)	2.016	6	2.022

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Capital suscrito (nota 29)	Prima de emisión (nota 29)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2021	497	7.770	(40)	(2.420)	(4.203)	1.604	6	1.610
Pérdida del ejercicio	-	-	-	-	(2.933)	(2.933)	-	(2.933)
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	18	-	18	-	18
Gastos de combustible	-	-	-	(45)	-	(45)	-	(45)
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(15)	-	(15)	-	(15)
Gastos financieros	-	-	-	23	-	23	-	23
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	(62)	-	(62)	-	(62)
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	848	-	848	-	848
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	10	-	10	-	10
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en el beneficio neto	-	-	-	(12)	-	(12)	-	(12)
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	-	-	-	(15)	-	(15)	-	(15)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(12)	-	(12)	-	(12)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	1.400	1.400	-	1.400
Revaluación de provisiones para empleados a largo plazo	-	-	-	-	25	25	-	25
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	738	(1.508)	(770)	-	(770)
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	9	-	9	-	9
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	23	23	-	23
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	40	-	(42)	(2)	-	(2)
Adquisición de acciones propias	-	-	(24)	-	-	(24)	-	(24)
A 31 de diciembre de 2021	497	7.770	(24)	(1.673)	(5.730)	840	6	846

NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

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 “Compañía”) es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El domicilio social de IAG se ubica en El Caserio, 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, incluidos 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. Las notas a los estados financieros para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

Los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 han sido autorizados para su publicación y aprobados por el Consejo de Administración el 23 de febrero de 2023.

Principio de empresa en funcionamiento

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo contaba con una liquidez total de 13.999 millones de euros (31 de diciembre de 2021: liquidez total de 11.986 millones de euros), formada por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por un total de 9.599 millones de euros, líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales de 3.284 millones de euros y líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aviones de 1.116 millones de euros. A 31 de diciembre de 2022, el Grupo no posee 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 comprendido hasta el 30 de junio de 2024 (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”). La duración del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento tiene en cuenta la estacionalidad de las operaciones del Grupo. 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 2022. El plan de negocio considera la visión del Consejo y la Dirección sobre la anticipada recuperación continuada de la pandemia de COVID-19 y el entorno económico y geopolítico global para las empresas del Grupo en el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia incluyen:

- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica (y, en algunas regiones, por destinos clave), con una capacidad que se incrementa gradualmente desde el 97% en el primer trimestre de 2023 (en comparación con el mismo periodo de 2019) hasta los niveles previos a la pandemia al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- Se prevé que los ingresos unitarios de pasaje por AKO continúen manteniéndose por encima de las cifras de 2019 a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, para lo cual el Grupo se basa, entre otros supuestos, en mayores precios de los billetes que reflejen tanto los mayores precios de combustible como la inflación en los costes;
- El Grupo ha supuesto que las líneas concedidas y no dispuestas para fines generales de 3.300 millones de euros no se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo podría disponer de 3.200 millones de euros al final del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que 1.000 millones de euros de las líneas concedidas y no dispuestas para aviones por un total de 1.100 millones de euros, se podrían disponer en caso necesario durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, de los que se prevé utilizar 600 millones de euros, relativos a las estructuras EETC y a otra financiación asegurada de activos específicos;
- El Grupo ha supuesto que el bono convertible por valor de 500 millones de euros con vencimiento en julio de 2023 no se refinanciará;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 15, 4.400 millones de euros deberán abonarse durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- Además de financiación concedida para aviones por importe de 600 millones de euros, el Grupo ha previsto conseguir aproximadamente el 100%, es decir, 4.900 millones de euros, de la financiación para aviones necesaria que aún no está concedida con el fin de que coincida con los plazos y pagos de estas entregas de aviones. Este supuesto relativo a la relación entre el principal y el valor de la garantía es consistente con el nivel de financiación que el Grupo ha podido obtener recientemente, incluyendo el periodo comprendido desde el inicio de la pandemia de COVID-19 hasta la fecha; y
- La adquisición de la participación restante en Air Europa Holdings, que el Grupo no posee actualmente, recibirá las aprobaciones pertinentes y se completará durante el periodo de empresa en funcionamiento.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos a medida que la capacidad del Grupo se recupera durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, representándolo del siguiente modo: menores niveles de capacidad operada cada mes, lo que incluye una caída de al menos el 25% en tres meses durante 2023, para reflejar el riesgo de disrupciones operativas más graves; menores niveles de ingresos unitarios de pasaje/AKO en respuesta a las presiones generales sobre los precios a consecuencia de la coyuntura económica actual e incremento de los costes operativos en respuesta a las presiones inflacionistas. 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 supone que se deberá disponer de 350 millones de euros de los 3.284 millones de euros de las líneas de financiación disponibles para fines generales. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, pero plausible.

Aunque no se incluye en la Hipótesis Pesimista, el Grupo ha modelado el impacto derivado de nuevas reducciones de la capacidad operada y el *yield*, de incrementos del precio del combustible de aviación del 20% y de una revisión a la baja de la relación entre el principal y el valor de la garantía hasta el 80% de la financiación no concedida, pero también ha considerado nuevas medidas de mitigación, como reducir las compras de inmovilizado y los gastos operativos y diferir las amortizaciones anticipadas de préstamos y créditos que actualmente tiene previsto efectuar. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves y, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales, incluidas las enajenaciones de activos, que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa.

Después de revisar la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista y las sensibilidades adicionales, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros consolidados para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022. A la hora de adoptar el principio contable de empresa en funcionamiento, los estados financieros consolidados se han formulado sin incluir una incertidumbre material, que se ha eliminado desde el Informe y cuentas anuales de 2021. La eliminación de la incertidumbre material obedece a la reducción de la incertidumbre durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento debido a la recuperación sostenida posterior a la pandemia de COVID-19 y la fortaleza de la liquidez del Grupo a 31 de diciembre de 2022.

Consolidación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En la nota 25 se ofrece más información acerca del impacto financiero de estas transacciones financieras.

Información por segmentos

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

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo se miden en la divisa funcional, siendo esta la divisa del entorno económico principal en el que opera la entidad. En particular, British Airways e IAG Loyalty tienen la libra esterlina como divisa funcional. Los estados financieros consolidados del Grupo se presentan en euros, que es la divisa de presentación del Grupo.

b Transacciones y saldos

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

c Empresas del Grupo

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

Inmovilizado material

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

a Flota

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

Los activos por derecho de uso se deprecian a lo largo del menor entre el plazo de arrendamiento y las tasas de depreciación mencionadas anteriormente. En los casos en los que el arrendamiento incluye una opción de compra a criterio del Grupo, cuando se prevé que la opción de compra se va a ejercer, el activo asociado por derecho de uso se deprecia usando las tasas de depreciación mencionadas anteriormente para reflejar la vida razonablemente cierta de las aeronaves, con independencia del plazo de arrendamiento.

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

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

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

b Otro inmovilizado material

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

c Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

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

d Indemnizaciones

Las indemnizaciones se reconocen en la Cuenta de resultados únicamente en la medida en que hagan referencia a compensaciones por pérdida de ingresos y/o mayores gastos de las operaciones; 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 refieran a compensaciones por pérdida de ingresos y/o mayores gastos de las operaciones, 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.

e Arrendamientos

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

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si este es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo material identificado por un periodo a cambio de una contraprestación. El Grupo ha optado por no aplicar dicha consideración cuando el contrato se refiere a un activo inmaterial, como son los derechos de aterrizaje o el software informático; en este caso, los pagos asociados con el contrato se registran cuando se producen.

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

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, comprendiendo los siguientes elementos: el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento realizado antes o en la fecha de comienzo menos los incentivos de arrendamiento recibidos; y cualquier coste directo inicial. Asimismo, al inicio de un contrato, el activo por derecho de uso incorporará unos costes de reparación inevitables, como la retirada de la marca y configuración específicas de la aerolínea, para devolver el activo a su estado original, para lo cual se registra el importe correspondiente en Provisiones. El activo por derecho de uso se deprecia de forma lineal a lo largo del menor entre el final de su vida útil y el plazo del arrendamiento. Si la propiedad del activo por derecho de uso se transfiere al Grupo a la finalización del plazo de arrendamiento o el coste refleja el ejercicio de una opción de compra, la depreciación se calcula usando la vida útil estimada del activo.

Pasivos por arrendamientos

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

Los pagos por arrendamientos 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 de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado sean iguales al valor razonable del activo arrendado y cualquier coste indirecto inicial del arrendador. En el caso de los arrendamientos de aviones, esta información puede observarse en el contrato o bien es de fácil acceso a partir de datos de mercado externos. Se considera que los costes directos iniciales del arrendador son irrelevantes. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo.

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

El valor contable de los pasivos por arrendamientos se vuelve a calcular si se produce una modificación del contrato de arrendamiento, una reevaluación del plazo de arrendamiento (en particular en relación con los supuestos relativos a las opciones de ampliación y rescisión) y si se producen los cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependan de un índice o tipo.

Importes excluidos del reconocimiento como pasivos por arrendamiento

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

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

Operaciones de venta y posterior arrendamiento

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

- Si se ha considerado como una venta, el activo asociado se da de baja y se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso reconocido se basa en la proporción del valor contable previo del activo que se mantiene. Las ganancias o pérdidas se limitan al importe relacionado con los derechos que han sido traspasados a la contraparte de la operación; y
- Cuando no se ha considerado como una venta, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación y se reconoce un pasivo por financiación de activo igual a los fondos procedentes de su financiación.

Presentación de flujos de efectivo – pasivos por arrendamientos

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

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

Presentación de flujos de efectivo – pasivos por financiación de activos

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

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

Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19

El 28 de mayo de 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos". Posteriormente, el 9 de octubre de 2020, la UE adoptó la modificación. La modificación establece una simplificación práctica para que los arrendatarios, hasta el 30 de junio de 2021, no tengan que evaluar si una reducción de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 constituye una modificación de dicho arrendamiento. El 31 de marzo de 2021, el IASB extendió el periodo de aplicación de dichas reducciones hasta el 30 de junio de 2022. Subsecuentemente, la EU adoptó la modificación el 31 de agosto de 2021. La modificación extendida está en vigor para los periodos contables anuales que comiencen a partir del 1 de abril de 2021 (inclusive) y el Grupo ha optado por la adopción de este cambio para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

Contabilidad como arrendador

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

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

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

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

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

b Marcas

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

c Programas de fidelización de clientes

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

d Derechos de aterrizaje

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

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

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

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

f Software

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

g Derechos de emisión

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

Los derechos de emisión registrados en Inmovilizado inmaterial no se revaloran ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora ha adquirido derechos de emisión con objeto de compensar las emisiones, la provisión se reconoce al coste medio ponderado del activo intangible. Para aquellas nuevas obligaciones para las que la compañía operadora no ha adquirido todavía derechos de emisión con objeto de compensar las emisiones, la provisión se reconoce al precio de mercado de los derechos de emisión necesarios en la fecha de cierre. Cuando se reconoce la provisión, se registra el importe correspondiente en la Cuenta de resultados, en Gastos de combustible y derechos de emisión.

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

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión especificados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo se mantiene en el

epígrafe de Inmovilizado inmaterial del Balance de situación y se reconoce un Pasivo por financiación igual al importe de los fondos recibidos.

Deterioro de activos no financieros

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

a Inmovilizado material, incluidos Activos por derecho de uso

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

b Inmovilizado inmaterial

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

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

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

Las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos se contabilizan por el método de puesta en equivalencia 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 por el método de puesta en equivalencia del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo del resultado de las operaciones. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o vendidas durante el ejercicio se registran por el periodo correspondiente de titularidad.

Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros

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

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

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

Préstamos a largo plazo

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

Deuda convertible

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

Los bonos convertibles que se clasifican como instrumentos financieros compuestos están formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de características similares y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe Deudas financieras a largo plazo. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al elemento de pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el efecto en patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior. Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

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

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

Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluyendo las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluidas las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. En el reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan irrevocablemente como medidas a valor razonable en el Estado 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 a Otras inversiones en patrimonio. Los dividendos percibidos de otras inversiones en patrimonio se reconocen en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de las inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización al cierre de jornada en la fecha del balance.

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

Depósitos remunerados

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

Deterioro de activos financieros

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

A la hora de determinar si se ha producido un incremento sustancial en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial y a la hora de estimar las pérdidas crediticias previstas, el Grupo considera la información razonable y aceptable que es pertinente y está disponible. Esto incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos basados en la experiencia histórica del Grupo y su evaluación crediticia documentada, incluida la información de carácter prospectivo. Esta información de carácter prospectivo tiene en cuenta las condiciones económicas previstas que se espera que afecten a los saldos pendientes en la fecha de cierre 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 otros activos líquidos equivalentes

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

c Instrumentos financieros derivados y no derivados y operaciones de cobertura

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

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

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

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

Cada compañía operativa 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 operativa, incluidos, entre otros, los pasivos por arrendamientos. Los movimientos que experimenta el valor razonable de dichos derivados se reconocen en la Cuenta de resultados en el periodo en que se producen y se presentan en Cargo neto por conversión de moneda extranjera.

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

d Coberturas de flujos de efectivo

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

Eficacia de las coberturas

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

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; y
- En las coberturas de pagos de intereses, la ineficacia puede surgir si existen diferencias en los términos esenciales entre el instrumento derivado de tipos de interés y la partida cubierta subyacente o si se producen cambios en el riesgo crediticio del Grupo o la contraparte de los derivados.

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

Ajustes de reclasificación

Las ganancias y pérdidas acumuladas en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo dentro del patrimonio neto se reclasifican cuando la partida cubierta tiene incidencia en la Cuenta de resultados, del siguiente modo:

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

En la nota 28d se incluye más información acerca de las actividades de gestión del riesgo del Grupo.

e Reforma de los tipos de interés de referencia

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

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

Contabilidad de coberturas

En los casos en los que el Grupo sigue aplicando las modificaciones de la Fase 1, se recurre a las siguientes exenciones:

- cuando se considera el requisito de alta probabilidad, el Grupo ha supuesto que dichos tipos de referencia que deben hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que están basados los préstamos a largo plazo cubiertos del Grupo, no cambian a resultas de la reforma de los IBOR;
- a la hora de evaluar si la cobertura se prevé que sea altamente eficaz en base prospectiva, el Grupo ha supuesto que esos tipos de referencia que deben hacer la transición hacia un tipo de referencia alternativo, y en los que están basados los flujos de efectivo de los préstamos a largo plazo cubiertos y los *swaps* de tipos de interés que los cubren, no se ven alterados por la reforma de los IBOR; y
- el Grupo no ha reciclado la reserva para coberturas de flujos de efectivo relacionada con el periodo posterior al momento en el que se prevé la entrada en vigor de la reforma de los IBOR.

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

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

La documentación de las coberturas se actualiza para recoger estos cambios en la designación al final del periodo contable en el que se realizan los cambios. Dichas modificaciones no dan lugar a que se suspenda la relación de cobertura.

Cuando el Grupo hace la transición a un tipo de referencia alternativo, se considera que los importes acumulados en la reserva para coberturas de flujos de efectivo están basados en el tipo de referencia alternativo y no se realizan reclasificaciones desde la reserva para coberturas de flujos de efectivo hacia la Cuenta de resultados.

Deudas a largo plazo y pasivos por arrendamientos

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

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

En la nota 27i se ofrece más información sobre la gestión y la incertidumbre relacionada con la reforma de los tipos de interés. No se han registrado importes en el periodo actual o el anterior a resultas de dichas modificaciones.

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

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

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

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

Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen dentro de gastos de personal en el ejercicio en que se producen. Los costes por servicios prestados pasados se reconocen cuando se modifica o reduce el plan, o cuando el Grupo reconoce los correspondientes costes de reestructuración o prestaciones por rescisión de contrato. El interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento utilizada para medir las obligaciones por prestaciones definidas al comienzo del periodo al pasivo o activo por prestaciones definidas neto, teniendo en cuenta cualquier cambio que se produzca en el pasivo o activo neto por prestaciones definidas durante el periodo como resultado de aportaciones y pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revaluaciones, formadas por pérdidas y ganancias de la NIC 19, el efecto del techo de activos (excluyendo intereses) y la rentabilidad de los activos afectos al plan (excluyendo intereses), se reconocen inmediatamente en el Estado de resultado global. Las revaluaciones no se reclasifican a la Cuenta de resultados en periodos posteriores.

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

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

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

Impuestos

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

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

- Cuando la diferencia temporaria se deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;
- Con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que éstas no reviertan en un futuro previsible; y
- Los activos por impuestos diferidos se reconocen tan solo en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

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

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

Existencias

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

Pagos basados en acciones

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

Provisiones

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

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

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

Las provisiones para grandes reparaciones derivadas del inicio de un arrendamiento se reconocen como provisión con el correspondiente importe dentro del activo por derecho de uso. Cualquier cambio subsecuente que sufran las estimaciones relativas a dichos costes se refleja en el activo por derecho de uso. Las provisiones para grandes reparaciones que se generan por el uso o por el paso del tiempo se reconocen según ocurre dicha actividad, registrando el gasto correspondiente en la Cuenta de resultados. Cualquier cambio subsecuente en las estimaciones se reconoce en la Cuenta de resultados.

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

Reconocimiento de ingresos

Ingresos de pasaje

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

Los billetes de pasajeros en general se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como Ingresos diferidos por venta de billetes en pasivos corrientes hasta que el cliente ha volado o, en billetes flexibles, cuando se reconocen los ingresos por el billete no usado o cuando el billete caduca sin haber sido usado.

En el momento del viaje previsto, se reconocen los ingresos relacionados con billetes flexibles en los que el cliente puede reprogramar la fecha del viaje previsto y que no se prevé que se utilicen, una situación que se define con el término "billetes flexibles no utilizados". Estos ingresos se reconocen de acuerdo con los términos y condiciones de los billetes y el análisis de la experiencia histórica. En estos billetes flexibles no utilizados, los ingresos se reconocen únicamente cuando el riesgo de una reversión importante de los ingresos es remoto de acuerdo con los términos y condiciones del billete y el análisis de la experiencia histórica. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre.

Cuando se cancela un vuelo, el pasajero tiene derecho a una compensación, un reembolso, un cambio por otro vuelo o un bono. Cuando se abona una compensación al cliente, dichos pagos se presentan netos dentro de Ingresos de pasaje contra el billete original adquirido. Cuando el Grupo abona un reembolso al cliente, los Ingresos diferidos por venta de billetes se reducen y no se registra ningún importe en el epígrafe de ingresos. Cuando se emite un bono, este se mantiene dentro de Ingresos diferidos por venta de billetes hasta el momento en el que se canjea por un vuelo o vence y, en este momento, se registra en Ingresos de pasaje. El Grupo también reconoce ingresos estimando la cantidad de bonos que, de acuerdo con el análisis de la experiencia histórica, no se prevé que se canjeen antes de su vencimiento. La estimación relativa a la experiencia histórica se actualiza en cada fecha de cierre. El importe de dichos ingresos reconocidos está restringido, cuando es necesario, de manera que el riesgo de reversión importante de los ingresos en el futuro sea remoto.

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

El Grupo analiza si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero. El Grupo actúa como agente cuando (i) cobra impuestos, aranceles y comisiones varias calculados a partir de la venta de billetes a pasajeros y los remite a las autoridades tributarias competentes; y (ii) cuando ofrece servicios interlínea a aerolíneas socias fuera del Grupo. Las comisiones percibidas en relación con los servicios de las agencias se reconocen como ingresos cuando los bienes o servicios subyacentes se han transferido al cliente. En todos los demás casos, el Grupo considera que actúa como mandante en relación con los servicios de transporte de pasajeros.

Ingresos de carga

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

Otros ingresos

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

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

Programas de fidelización de clientes

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

Emisión de Avios

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

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

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

Bonos de acompañante

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

Actividades de marca y marketing

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

Pagos por adelantado

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

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

Otras cuestiones

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

Partidas excepcionales

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

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

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

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

Subvenciones públicas

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

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios

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

Estimaciones

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

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

A 31 de diciembre de 2022 el Grupo reconoció 2.334 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2021: 1.775 millones de euros) y 217 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2021: 285 millones de euros). Para más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados véase la nota 32.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante los requisitos de valoración de la NIC 19. Estas valoraciones conllevan la realización de hipótesis sobre las tasas de descuento, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza a largo plazo de esos planes, las hipótesis están sujetas a una incertidumbre significativa. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en la nota 32. El Grupo determina las hipótesis que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real supondrá un impacto futuro en los activos netos y el resultado global reconocido. La sensibilidad a los cambios en las hipótesis de las pensiones se recoge en la nota 32.

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

En noviembre de 2020, el Gobierno del Reino Unido y la autoridad de estadística del Reino Unido, el *UK Statistics Authority* (UKSA), confirmaron la alineación del RPI con el CPIH (una variante del CPI) desde febrero de 2030. Tras evaluar la inflación del RPI y del CPI a partir de los datos de mercado de inversiones, se ha realizado una asignación para la alineación del RPI con el CPIH a partir de 2030 y, por lo tanto, no habrá ninguna diferencia entre la inflación del RPI y el CPI a partir de esta fecha. Se asume que la inflación del CPI previa al 2030 sea un 1% anual inferior a la inflación del RPI.

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2022 el Grupo reconoció 7.644 millones de euros (2021: 6.552 millones de euros) relacionados con Ingresos diferidos por venta de billetes, de los cuales 2.630 millones de euros (2021: 2.820 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes. En la nota 23 se ofrece más información sobre Ingresos diferidos por venta de billetes.

Ingresos de pasaje

Los Ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el servicio de transporte. En el momento del transporte, también se reconocen ingresos en relación con billetes no utilizados y se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y la experiencia histórica. El Grupo considera que no existe un posible cambio razonable en las hipótesis acerca de los billetes no utilizados que pueda tener un impacto material en los Ingresos de pasaje reconocidos en el ejercicio.

Históricamente, cuando se emitía a un cliente un bono en caso de cancelación de un vuelo, el Grupo estimaba a partir de los datos históricos la proporción de dichos bonos 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 del COVID-19, el Grupo emitió un volumen de bonos mayor de lo que habría hecho en otras circunstancias. Además, dada la incertidumbre en relación con los plazos de los clientes para canjear estos bonos, 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 2020 y el 31 de diciembre de 2021, el Grupo no reconoció ingresos procedentes de estos bonos emitidos debido a las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 hasta que el bono se canjeara o caducara.

Durante el 2022, aunque la recuperación tras el COVID-19 ha dejado niveles mucho más bajos de emisión de bonos y altos niveles de canje de bonos, los programas de bonos de las compañías operadoras del Grupo tuvieron un número limitado de bonos que caducaron en 2022, y se espera que la mayoría no caduquen hasta 2023 como pronto. Por lo tanto, el Grupo no ha tenido suficiente experiencia histórica de caducidad relacionada con los bonos emitidos durante la pandemia y, en consecuencia, no ha aplicado ningún índice de no canjeados a los pasivos actuales por bonos, ya que no puede confirmar que no se produciría un consiguiente retroceso importante de los ingresos si lo hiciera.

Programas de fidelización de clientes

Los ingresos relativos a la emisión de Avios en el marco de programas de fidelización de clientes están basados en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y Avios), determinados usando técnicas de valoración. El precio de transacción de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de transacción de los Avios se calcula como el precio de los premios contra los que se pueden canjear y se reduce para tener en cuenta la proporción de Avios que previsiblemente no van a canjear los clientes.

Durante 2020 y 2021, debido a las importantes restricciones impuestas a la capacidad de los clientes para canjear Avios, junto con la alteración de los patrones de canje provocada por el COVID-19, el Grupo consideró que las tendencias experimentadas desde el comienzo de la pandemia de COVID-19 no eran representativas de los patrones de canje previstos a largo plazo y, por lo tanto, el Grupo no pudo determinar con un alto grado de probabilidad que no se produciría un retroceso importante de los ingresos en el futuro si hubiera aplicado las tendencias de canje durante el periodo de la pandemia. Así, en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2021, el Grupo continúa estimando el nivel de canjes basándose en el comportamiento de los clientes anterior al COVID-19. Aunque en 2022 todas las compañías operativas lograron recuperarse de la pandemia del COVID-19, sigue existiendo incertidumbre sobre si los datos de canje recientes son representativos de tendencias en el comportamiento de los clientes a largo plazo y, por consiguiente, el Grupo no puede cerciorar que posteriormente no se produzca una reversión significativa en los ingresos si las estimaciones de niveles de canje se actualizaran para reflejar los comportamientos durante el periodo del COVID-19. En vista de lo anterior, el Grupo continúa estimando el nivel de canje basándose en el comportamiento de los clientes anterior al COVID-19.

El Grupo calcula el número de Avios que previsiblemente no se van a canjear usando modelos estadísticos basados en la experiencia histórica y las tendencias esperadas futuras en el comportamiento de los clientes. Un aumento de cinco puntos porcentuales en la hipótesis sobre los Avios que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en Ingresos diferidos por venta de billetes de 95 millones de euros, con un ajuste compensatorio para aumentar los ingresos y el beneficio de las operaciones del ejercicio.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo reconoció 1.282 millones de euros (2021: 1.282 millones de euros) relacionados con activos por impuesto diferido. En la nota 10 se incluye más información acerca del impuesto corriente y diferido.

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

El Grupo únicamente reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección emplea juicios, incluyendo la consideración de los resultados operativos históricos y actuales y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad.

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

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo tenía activos por impuestos diferidos no reconocidos por valor de 2.084 millones de euros relacionados con pérdidas fiscales que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. Al aplicar los juicios mencionados anteriormente, si el Grupo hubiera extendido el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros indefinidamente, el importe de activos por impuestos diferidos no reconocidos se hubiera reducido en 1.608 millones de euros. Por el contrario, si el beneficio antes de impuestos de cada compañía operadora se redujera dos puntos porcentuales durante el periodo cubierto por las previsiones, el importe de los activos por impuesto diferido no reconocidos en relación con pérdidas fiscales aumentaría en 11 millones de euros.

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo reconoció 2.423 millones de euros (2021: 2.439 millones de euros) relacionados con activos inmateriales de vida indefinida, incluido el fondo de comercio. En la nota 17 se incluye más información acerca de estos activos.

El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten, como parte de las unidades generadoras de efectivo a las que están relacionados, a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso, en los que se usa un modelo de flujos de efectivo descontados medios ponderados multiescenario, que se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

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

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

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

e Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo reconoció 2.400 millones de euros (2021: 1.832 millones de euros) relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor. En la nota 26 se incluye más información acerca de los movimientos de esta provisión.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen cubrir varios años. Las provisiones para mantenimiento, reparación y devolución se realizan sobre la base de la mejor estimación de la salida de efectivo que probablemente será necesario realizar. A la hora de determinar esta mejor estimación, el Grupo aplica un alto grado de juicio en relación con el nivel de costes que se prevé asumir cuando la aeronave se devuelva al arrendador. Las estimaciones de este juicio considerable incluyen la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones. Los costes asociados previstos se descuentan a su valor actual. En 2021, el Grupo consideró que no existía ningún cambio razonablemente posible en un único supuesto que hubiera tenido un impacto sustancial en las provisiones, si bien una combinación de cambios en varios supuestos sí podría haberlo tenido. En 2022, dado el estado del entorno macroeconómico, el Grupo considera que un posible cambio razonable en los supuestos sobre tasas de inflación y tasas de descuento de un incremento de 100 puntos básicos daría lugar a un aumento de 51 millones de euros y a un descenso de 68 millones de euros, respectivamente, cuando se aplican de manera aislada entre sí.

Juicios

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

El Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen considerar los planes de flota que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga de arrendamientos. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias que afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. Para más información véase la nota 14.

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

El Grupo aplica juicios a la hora de determinar si tiene capacidad suficiente para participar en la toma de decisiones de Air Europa Holdings S.L. (Air Europa Holdings) y, por ende, una influencia significativa sobre la compañía. Estos juicios incluyen la consideración de la capacidad del Grupo para: tener representación en el consejo de Air Europa Holdings; participar en los procesos de elaboración de políticas, incluida la participación en las decisiones sobre dividendos y otros repartos; la existencia de operaciones relevantes entre Air Europa Holdings y el Grupo; 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; no dispone de capacidad para permitir el intercambio de personal directivo; y no dispone de capacidad para ofrecer información técnica esencial. Por lo tanto, el Grupo ha concluido que no posee una influencia significativa sobre Air Europa Holdings.

Por lo tanto, el Grupo contabiliza su participación en Air Europa Holdings como Otras inversiones en patrimonio y la reconoce a valor razonable con cambios en Otro resultado global. Si el Grupo hubiera concluido que tiene influencia significativa sobre Air Europa Holdings, la participación se hubiera clasificado como una empresa asociada, medida a valor razonable al inicio y posteriormente medida empleando el método de puesta en equivalencia. A 31 de diciembre de 2022, el valor razonable de su participación accionarial en Air Europa Holdings era de 24 millones de euros. En la nota 19 se ofrece más información.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2022, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

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

El IASB y el IFRIC emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones con fecha efectiva posterior a la de los presentes estados financieros, que en la opinión de la Dirección podrían afectar al Grupo en periodos futuros. El Grupo ha evaluado el impacto de estas normas, modificaciones e interpretaciones y no se prevé que estas tengan un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo. Salvo indicación en contrario, el Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones en la fecha en que sean de obligado cumplimiento:

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

El 31 de octubre de 2022, el IASB publicó modificaciones a la NIC 1 - clasificación de pasivos como corrientes y no corrientes (las 'Modificaciones'), efectivas para periodos iniciados el 1 de enero de 2024 (inclusive). Las Modificaciones van a requerir una reclasificación del bono convertible de 825 millones de euros con vencimiento en 2028, que a 31 de diciembre de 2022 tenía un valor contable de 605 millones de euros, de pasivo no corriente a pasivo corriente, así como la reclasificación de la presentación comparativa a 31 de diciembre de 2023. Las Modificaciones exigen que cuando la opción de conversión de un instrumento convertible no cumpla los criterios de reconocimiento para la presentación por separado dentro del patrimonio neto, y cuando los titulares de los bonos pertinentes tengan el derecho irrevocable de ejercitar la opción de conversión dentro de los doce meses siguientes a la fecha del balance de situación, dichos instrumentos convertibles deberán presentarse como corrientes. Aparte de la citada reclasificación, las Modificaciones no tendrán un efecto sustancial en el resultado declarado o en los activos netos del Grupo.

3 Cambios y transacciones relevantes en el periodo contable actual

Los resultados y posición financiera finales del Grupo se vieron afectados por los siguientes eventos y transacciones relevantes en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022:

- El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF), incrementando así el acuerdo de financiación ya existente por importe de 150 millones de euros hasta los 350 millones de euros y aplazando el vencimiento a marzo de 2025. El 13 de diciembre de 2022, Aer Lingus reembolsó 100 millones de euros de los 150 millones de euros de los que previamente había dispuesto de esta línea de financiación. A 31 de diciembre de 2022, el saldo correspondiente a estas líneas de financiación no dispuestas disponibles asciende a 300 millones de euros;
- El 12 de abril de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se financiaron cinco aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1 de Iberia, denominados comúnmente EETC. En consecuencia, la estructura de financiación de activos aporta financiación comprometida para aeronaves de 680 millones de euros;
- El 19 de mayo de 2022, el Grupo firmó un acuerdo con Boeing para comprar 25 aviones 737-8200 y 25 aviones 737-10, además de opciones sobre otras 100 aeronaves. Los aviones se entregarán entre 2023 y 2027 y se destinarán a la renovación de la flota de corto radio. Este pedido de flota fue posteriormente aprobado por los accionistas el 26 de octubre de 2022;
- El 15 de junio de 2022, tras la aprobación de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) (la sociedad estatal española que mantiene una participación directa en Air Europa Holdings) y del Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España, el Grupo firmó un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A. ("Globalia") por el cual el Grupo concedió un préstamo no garantizado de 100 millones de euros a siete años. El préstamo era convertible, durante un periodo de dos años desde su inceptión, en un número fijo de acciones de Air Europa Holdings;

- En el primer semestre de 2022, el Grupo convirtió 22 opciones de compra de aviones Airbus A320neo en pedidos en firme de 17 aviones Airbus A320neo y cinco aviones Airbus A321neo;
- El 28 de julio de 2022, IAG anunció una nueva orden de aeronaves más eficientes en el consumo de combustible de la familia Airbus A320neo, como parte de su plan para cumplir con sus compromisos medioambientales. El Grupo convirtió 12 opciones de Airbus A320neo/ A321neo en pedidos en firme y ha pedido 25 aeronaves más de la familia Airbus A320neo/ A321neo, con opción de comprar 50 aeronaves adicionales. Los pedidos en firme se emplearán para reemplazar aeronaves existentes de la familia de Airbus A320neo y se entregarán entre 2025 y 2028; la división entre A320neo y A321neo se decidirá en una fecha más cercana a la entrega. Este pedido de flota fue posteriormente aprobado por los accionistas el 26 de octubre de 2022;
- El 16 de agosto de 2022, el Grupo ejerció su opción de canje y convirtió el préstamo de 100 millones de euros que había concedido a Globalia en un 20% del capital social de Air Europa Holdings, que se ha contabilizado dentro de Otros instrumentos de patrimonio. El valor razonable del préstamo inmediatamente antes de la conversión era de 65 millones de euros, lo que representa una reducción de 35 millones de euros desde el inicio, que se ha registrado dentro de la Cuenta de resultados. Al convertir el préstamo en capital social de Air Europa Holdings, se determinó que el valor razonable de la inversión era de 22 millones de euros, y la diferencia entre el valor razonable del préstamo inmediatamente antes de la conversión y el valor razonable de la inversión en capital social inmediatamente después de la conversión, que representaba 43 millones de euros, se ha registrado como pérdida en la Cuenta de resultados. En la nota 19 se ofrecen más detalles sobre la inversión en Air Europa Holdings;
- El 23 de agosto de 2022, el Grupo prorrogó 12 meses más su línea de crédito renovable garantizada de 1.755 millones de dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus, con un vencimiento inicial del 23 de marzo de 2024 hasta el 23 de marzo de 2025;
- El 21 de octubre de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos con la que se financiaron cuatro aeronaves. Estas operaciones vencen entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que, a su vez, emitió los *Pass Through Certificates*, Series 2022-1, de British Airways, denominados comúnmente EETC. De esta forma, la estructura de financiación de activos proporciona una financiación comprometida para aeronaves de 416 millones de euros; y
- El 17 de noviembre de 2022, el Grupo reembolsó los bonos convertibles emitidos en noviembre de 2015 por su valor nominal de 500 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 (SAF, por sus siglas en inglés) hasta el 10% en 2030 y hasta el 70% en 2050;
- El coste derivado de sufrir un incremento en el nivel de los programas de compensaciones de carbono y de captura de carbono; y
- El impacto derivado de la introducción de aviones más eficientes en el consumo de combustible y de la capacidad para operarlos de forma más eficiente.

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

- El impacto en la demanda de transporte aéreo a consecuencia tanto de las tendencias de los pasajeros en relación con el cambio climático como de las políticas de los gobiernos;
- Inversiones y políticas relacionadas con el desarrollo de instalaciones de producción de 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 de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la ONU.

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

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

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

a Planes de flota a largo plazo y vidas económicas útiles

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

Durante 2020, el Grupo retiró permanentemente 82 aviones (de los que diez volvieron a ponerse posteriormente en servicio), sus motores y sus existencias rotativas asociadas a causa del impacto del COVID-19. Estos aviones retirados permanentemente 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.

Con la retirada permanente de estos aviones, junto con la entrega futura en firme de 192 aviones eficientes en el consumo de combustible, como se detalla en la nota 15, el Grupo considera que los activos de flota actuales están en consonancia con los planes de flota a largo plazo para conseguir su estrategia climática Flightpath Net Zero. Todas las aeronaves en la flota, y aquellas que serán entregadas en el futuro, tienen la capacidad de usar combustibles SAF en sus operaciones sin impedimentos. Por lo tanto, no ha surgido ningún deterioro, ni se han corregido la vida útil y los valores residuales, en el ejercicio actual o en el anterior a consecuencia de los planes de descarbonización del Grupo.

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

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

El Grupo ajusta el último año (siendo éste el tercer año) de estos flujos de efectivo ponderados por su probabilidad para incorporar los impactos del cambio climático previstos a medio plazo de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo. Estos ajustes se limitan a los que: (i) el Grupo puede estimar de forma fiable en la fecha de cierre; (ii) únicamente se refieren a la base de activos actual del Grupo en su estado actual; y (iii) incorporan la legislación y reglamentos que se prevé que sea necesario cumplir para alcanzar la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo, y en los que se han realizado progresos suficientes a la fecha de cierre.

Como resultado, los modelos de deterioro del Grupo incorporan los siguientes aspectos de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo hasta 2030, fecha más allá de la cual el grado de incertidumbre en relación con los plazos y los costes imposibilita realizar estimaciones fiables: (i) un aumento del 10% en el consumo de combustibles SAF dentro del mix global de combustibles; (ii) coste previsto del carbono, incluidos los SAF, los derechos de ETS y los derechos de CORSIA (todo ello obtenido de información procedente de fuentes o cálculos externos) o; (iii) la eliminación de los derechos de emisión gratuitos actuales de los ETS 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 los activos que el Grupo no utiliza actualmente. Además, para evitar dudas, los modelos de deterioro del Grupo excluyen los siguientes aspectos de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo: (i) la transición esperada a aviones eléctricos y de hidrógeno, así como los avances tecnológicos futuros de los motores a reacción y fuselaje; (ii) los posibles ahorros derivados de la transición a unos aviones con menor consumo de combustible, excepto los que se encuentran en la flota del Grupo o de los pedidos comprometidos que se entregarán durante el periodo del plan de negocio; (iii) las ventajas asociadas al desarrollo de tecnologías de captura de carbono y mecanismos mejorados de compensación de las emisiones; (iv) las reformas beneficiosas que necesitan las leyes y reglamentos sobre gestión del tráfico aéreo; y (v) los incentivos y/o medidas de apoyo de los gobiernos que se necesitan en toda la cadena de suministro.

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

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 la sensibilidad a la baja de la tasa de crecimiento a largo plazo, AKO, márgenes operativos y la mayor sensibilidad al 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 el Reino Unido. Estos planes están estructurados para realizar pagos post-empleo a sus participantes a largo plazo; en este sentido, el Administrador ha definido activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y activos orientados a la conciliación de pasivos que vencen a largo plazo para adecuarlos a los pagos previstos de prestaciones.

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

d Recuperabilidad de los activos por impuesto diferido

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

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

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

Como se expone en la nota 2, el Grupo contabiliza la compra de derechos como un alta en el Inmovilizado inmaterial que se valora a coste amortizado. Además, dado que el Grupo emite CO₂ equivalente en el marco de sus operaciones de vuelo, se reconoce una provisión para saldar la obligación. En las emisiones para las que el Grupo ya ha comprado derechos de emisión, la provisión se valora al coste ponderado de dichos derechos de emisión. Cuando el nivel de emisiones supera las cantidades de derechos de emisión mantenidos, este déficit se valora al precio de mercado de dichos derechos de emisión en la fecha de balance.

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha registrado derechos de emisión en ETS en el Inmovilizado inmaterial por valor de 407 millones de euros, lo que constituye una cantidad suficiente de derechos de emisión, por compañía operadora, para saldar sus obligaciones previstas hasta al menos el 31 de diciembre de 2023. A 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reconocido una provisión para saldar sus obligaciones de 2022 en materia de emisiones por importe de 132 millones de euros.

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

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

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	2022						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos							
Ingresos de pasaje	10.523	4.002	2.584	1.665	451	233	19.458
Ingresos de carga	1.239	284	-	80	-	12	1.615
Otros ingresos	848	799	14	10	322	-	1.993
Ingresos externos	12.610	5.085	2.598	1.755	773	245	23.066
Ingresos entre segmentos	311	426	-	14	228	378	1.357
Ingresos por segmento	12.921	5.511	2.598	1.769	1.001	623	24.423
Cargo por depreciación y amortización	(1.272)	(371)	(222)	(146)	(8)	(59)	(2.078)
Reversión de deterioro	-	-	8	-	-	-	8
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	362	382	195	45	282	(10)	1.256
Partidas excepcionales ²	23	-	8	-	-	-	31
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	339	382	187	45	282	(10)	1.225
Gastos no operativos netos							(841)
Beneficio antes de impuestos							415
Activos totales	23.788	9.200	3.177	1.946	3.303	(2.111)	39.303
Pasivos totales	(20.975)	(9.005)	(3.774)	(1.942)	(2.914)	1.329	(37.281)

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

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	2021						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty ¹	Otras empresas del Grupo ^{1,2}	
Ingresos							
Ingresos de pasaje	2.607	1.707	1.011	302	180	28	5.835
Ingresos de carga	1.268	333	-	65	-	7	1.673
Otros ingresos	314	443	5	4	181	-	947
Ingresos externos	4.189	2.483	1.016	371	361	35	8.455
Ingresos entre segmentos	129	301	-	5	77	293	805
Ingresos por segmento	4.318	2.784	1.016	376	438	328	9.260
Cargo por depreciación y amortización	(1.104)	(350)	(240)	(140)	(7)	(74)	(1.915)
(Cargo)/reversión por deterioro	(30)	-	13	-	-	-	(17)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(2.041)	(220)	(233)	(338)	131	(64)	(2.765)
Partidas excepcionales ³	151	14	29	9	-	2	205
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.192)	(234)	(262)	(347)	131	(66)	(2.970)
Gastos no operativos netos ⁴							(742)
Pérdida antes de impuestos							(3.507)
Activos totales	20.891	6.919	2.671	1.820	3.184	(1.079)	34.406
Pasivos totales	(18.795)	(7.062)	(3.364)	(1.806)	(3.009)	476	(33.560)

1 En 2022, en base a los umbrales de los importes, el Grupo determinó que IAG Loyalty era un segmento declarable y por lo tanto presenta la información financiera del segmento de manera separada. La nota de segmentos del ejercicio anterior se ha presentado de nuevo para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

2 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.023 millones de euros y en los pasivos totales de 5.833 millones de euros.

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

4 Incluyen 75 millones de euros de partidas excepcionales relacionadas con el pago de liquidación del acuerdo de Air Europa Holdings.

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2022	2021
Reino Unido	7.923	2.435
España	4.313	2.189
EE. UU.	3.735	931
Resto del mundo	7.095	2.900
	23.066	8.455

Activos por área

A 31 de diciembre de 2022

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

A 31 de diciembre de 2021

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

6 Gastos por naturaleza

El resultado de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2022	2021
Cargo por depreciación de activos por derecho de uso	1.092	1.058
Cargo por depreciación de activos en propiedad	748	638
Ganancia relacionada con las coberturas de divisa que han dejado de designarse como de cobertura registrada en Depreciación ¹	(29)	-
Reversión de deterioro de inmovilizado material en propiedad	-	(4)
Amortización y deterioro de inmovilizado inmaterial	218	178
(Reversión)/cargo por deterioro de activos por derecho de uso	(8)	20
Cargo por depreciación de otros intereses de arrendamiento	49	42
	2.070	1.932

5 Dentro del cargo por Depreciación, no incluido en la nota 13, se incluye un crédito de 29 millones de euros relacionado con la revocación de la designación de la contabilidad de coberturas que se aplicó para mitigar la exposición a divisas en la compra de aeronaves.

Coste de existencias:

Millones de euros	2022	2021
Coste de existencias reconocidas como gasto	749	1.038
	749	1.038

7 Honorarios de auditores

Los honorarios servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, KPMG Auditores S.L., y por empresas de la red de KPMG, en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, fueron los siguientes:

Miles de euros	2022	2021
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	6.378	4.860
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	985	532
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	195	431
Otros servicios de auditoría y cumplimiento	1.644	569
Servicios relacionados con la revisión del capital circulante	1.022	776
	10.224	7.168

Los honorarios a pagar al auditor del Grupo por la auditoría durante el ejercicio del plan de pensiones del Grupo ascendieron a 236 mil euros (2021: 182 mil euros).

8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2022	2021
Sueldos y salarios	3.207	2.135
Contribuciones a la seguridad social	519	307
Gastos por pensiones	272	232
Cargo por planes de pago basados en acciones	39	23
Otros gastos de personal ¹	610	316
Total gastos de personal	4.647	3.013

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

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

	2022			2021		
	Número medio de empleados ¹	Número de empleados	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados ¹	Número de empleados	Porcentaje de mujeres
De vuelo:						
Tripulación de cabina	19.801	22.278	70%	9.304	17.865	70%
Pilotos	7.340	7.864	7%	3.879	7.607	6%
De tierra:						
Aeropuertos	13.798	15.087	38%	6.728	12.842	37%
Oficinas	11.741	13.819	49%	8.612	10.709	52%
Mantenimiento	6.908	6.775	8%	6.345	7.448	8%
Altos ejecutivos	212	221	34%	167	187	33%
	59.800	66.044	44%	35.035	56.658	42%

¹ El número medio de empleados excluye a aquellos empleados que estuvieron sujetos a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España. Para más información véase la nota 34. La media total de trabajadores incluyendo los adscritos a estos regímenes es de 61.192.

El número de empleados se basa en la plantilla real a 31 de diciembre. La plantilla media equivalente en 2022 fue de 59.505 (2021: 50.222), lo que incluye al personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España.

9 Gastos e ingresos financieros y otros cargos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2022	2021
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(191)	(133)
Pasivos por financiación de activos	(107)	(65)
Pasivos por arrendamientos	(464)	(408)
Bonos ¹	(83)	(63)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(43)	(12)
Otros préstamos ¹	(102)	(90)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	11	3
Otros gastos financieros	(38)	(62)
	(1.017)	(830)

¹ Los gastos financieros totales de 2021 incluyen una reclasificación de los resultados para adecuarlos a las bases de presentación actuales. Se ha reclasificado un cargo por importe de 63 millones de euros de Otros préstamos a Bonos. Los gastos financieros totales no han cambiado.

b Ingresos financieros

Millones de euros	2022	2021
Intereses sobre otros depósitos remunerados	51	5
Otros ingresos financieros	1	8
	52	13

c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2022	2021
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	159	89
Pérdidas netas en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en la Cuenta de resultados	(35)	-
Pérdidas netas en el valor razonable por la baja de activos financieros y el reconocimiento de Otras inversiones en patrimonio	(43)	-
	81	89

d Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2022	2021
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	26	(2)

e Otros cargos no operativos

Millones de euros	2022	2021
Beneficios por la venta de inmovilizado material e inversiones ¹	22	59
Cargo correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 19)	(3)	-
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 18)	5	2
Ganancia reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	190	37
(Pérdida)/ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	(82)	47
Pago por acuerdo de liquidación por cancelación con Air Europa Holdings ¹	-	(75)
	132	70

¹ En 2021 se incluye una ganancia de 24 millones de euros derivada de la venta de Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. y Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Anteriormente, el Grupo poseía el 75% del capital de estas sociedades y se desprendió de esta participación durante el cuarto trimestre de 2021. Esta venta dio lugar a la baja contable de 12 millones de euros en activos netos de los estados financieros consolidados del Grupo.

10 Impuestos

a Créditos/(cargas) fiscales

Créditos/(cargas) por Impuesto sobre Sociedades reconocidos en la Cuenta de resultados, Otro resultado global y directamente en el patrimonio neto:

Millones de euros	2022				2021			
	Cuenta de resultados	Otro resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Otro resultado global	Reconocido directamente en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(6)	-	-	(6)	10	-	(1)	9
Cambios respecto al ejercicio corriente	(64)	3	-	(61)	(9)	5	-	(4)
Total impuesto corriente	(70)	3	-	(67)	1	5	(1)	5
Impuesto diferido								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(36)	(2)	-	(38)	(23)	-	-	(23)
Cambios respecto al ejercicio corriente	105	(60)	5	50	518	(420)	-	98
Cambio del tipo impositivo/ Diferencias por conversión	17	(10)	-	7	78	61	-	139
Total impuesto diferido	86	(72)	5	19	573	(359)	-	214
Total impuestos	16	(69)	5	(48)	574	(354)	(1)	219

El ingreso por impuesto corriente incluido en Otro resultado global está relacionado con los movimientos en el valor razonable del bono convertible de 2 millones de euros (2021: 5 millones de euros) y con los movimientos en los planes de retribuciones a empleados de 1 millón de euros (2021: cero euros).

Los impuestos reconocidos directamente en el patrimonio neto están relacionados con las coberturas de flujos de efectivo de 5 millones de euros (2021: cero euros) y los planes de pago basados en acciones de cero euros (2021: 1 millón de euros).

Dentro del apartado de impuestos en Otro resultado global, se incluye un crédito fiscal de 8 millones de euros (2021: carga fiscal de 123 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados y una carga fiscal de 77 millones de euros (2021: carga fiscal de 231 millones de euros) que no se reclasificará.

b Activo/(pasivo) por impuesto corriente

Millones de euros	2022	2021
Saldo a 1 de enero	(5)	53
Cuenta de resultados	(70)	1
Estado de resultado global	3	5
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	(1)
Efectivo	134	(63)
Cambios por conversión de divisas y otros	2	-
Saldo a 31 de diciembre	64	(5)
Activo por impuesto corriente	72	16
Pasivo por impuesto corriente	(8)	(21)
Saldo a 31 de diciembre	64	(5)

c Activo/(pasivo) por impuesto diferido

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Arrendamientos	Indemnizaciones por despido de empleados y otros	Planes de pensiones	Ganancias/pérdidas de valor razonable ¹	Planes de retribución basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales	Otras diferencias temporales	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	(477)	(220)	19	196	62	57	11	1.573	61	1.282
Cuenta de resultados	(194)	169	(9)	19	1	-	6	87	7	86
Otro resultado global ²	-	-	-	(17)	(12)	(46)	-	3	-	(72)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5
Cambios por conversión de divisa y otros	(9)	7	(1)	(1)	3	(19)	-	(27)	28	(19)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	(680)	(44)	9	197	54	(3)	17	1.636	96	1.282
Saldo a 1 de enero de 2021	(589)	(248)	21	194	298	195	10	1.090	64	1.035
Cuenta de resultados	106	67	(3)	9	(11)	(14)	1	408	10	573
Otro resultado global	-	-	-	(9)	(237)	(133)	-	20	-	(359)
Reconocido directamente en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cambios por conversión de divisa y otros	6	(39)	1	2	12	9	-	55	(13)	33
Saldo a 31 de diciembre de 2021	(477)	(220)	19	196	62	57	11	1.573	61	1.282

1 En las ganancias/pérdidas por variaciones del valor razonable se incluyen tanto la Reserva para coberturas de flujos de efectivo como la Reserva para gastos por coberturas; el movimiento correspondiente en relación con Otro resultado global reconocido en la Reserva para coberturas de flujos de efectivo en 2022 era de 68 millones de euros (véase la nota 28d).

2 Los movimientos en Otro resultado global relacionados con las obligaciones por prestaciones post-empleo han aumentado las pérdidas fiscales del Grupo en 3 millones de euros (importe fiscal) a 31 de diciembre de 2022 (2021: 20 millones de euros) y por lo tanto se han presentado como pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales en la tabla anterior.

Millones de euros	2022	2021
Activo por impuesto diferido	1.282	1.282
Pasivo por impuesto diferido	-	-
Saldo a 31 de diciembre	1.282	1.282

El activo por impuesto diferido está relacionado en su mayor parte con España y el Reino Unido y se espera que se produzca una reversión completa dentro de un año. El reconocimiento del activo por impuesto diferido se apoya en la reversión prevista del pasivo por impuesto diferido en los periodos correspondientes, y por las proyecciones de resultados operativos de los planes de negocio aprobados por la Dirección.

d Conciliación del cargo por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados

El (cargo)/crédito por Impuesto sobre Sociedades se calcula aplicando los tipos impositivos locales a los beneficios/(pérdidas) en los países donde se genera el beneficio/(pérdida). Las diferencias entre la carga fiscal esperada (2021: crédito) y el crédito fiscal real (2021: crédito) sobre el beneficio del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (2021: pérdida) se explican a continuación:

Millones de euros	2022	2021
Beneficio/(pérdida) contable antes de impuestos	415	(3.507)
(Gasto)/ingreso por Impuesto sobre Sociedades ponderado del Grupo ¹	(102)	683
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporales deducibles originadas en el ejercicio	(2)	(193)
Bajas y deterioro de inversiones	-	8
Efecto del cambio del tipo impositivo	17	78
Activos fiscales dados de alta de ejercicios anteriores	153	44
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	5	(23)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(42)	(13)
Gastos no deducibles	(22)	(15)
Otras partidas	9	5
Crédito por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados	16	574

1 El crédito fiscal previsto se calcula sumando las (cargas)/créditos fiscales previstos que surgen en cada sociedad del Grupo y cambia cada año con las variaciones de los tipos impositivos y el perfil de los beneficios. Los tipos impositivos sobre Sociedades de 2022 en los principales países donde está presente el Grupo son el 25% en España (2021: 25%), el 19% en el Reino Unido (2021: 19%) y el 12,5% en Irlanda (2021: 12,5%).

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales del Reino Unido

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

Millones de euros	2022	2021
Retenciones sobre sueldos y salarios	522	310
Impuestos sobre vuelos comerciales (Air Passenger Duty) del Reino Unido	722	204
	1.244	514

f Factores que pueden afectar al gasto por Impuesto sobre Sociedades futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2022	2021
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponible negativas del impuesto sobre sociedades español	1.596	1.993
Pérdidas operativas en Openskies SASU	405	390
Pérdidas operativas en el Reino Unido	72	72
Otras pérdidas operativas	11	3
	2.084	2.458
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	481	648
Pérdidas de capital en Reino Unido	343	361
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	841	1.026

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

Diferencias temporarias no reconocidas – inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos por impuesto diferido en relación con los 823 millones de euros (2021: 617 millones de euros) de diferencias temporarias relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporarias, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato, o bien su reversión sustancial no tendría consecuencias fiscales significativas.

Cambios de tipo impositivo

El 3 de marzo de 2021, el Ministro de Economía británico anunció que se introducirían cambios normativos en la ley de acompañamiento a los presupuestos de 2021 (Finance Bill 2021) para fijar el tipo principal del impuesto de sociedades en el 25% a partir de abril de 2023. El 24 de mayo de 2021 se promulgaron los presupuestos, lo que dio lugar a una actualización de los saldos de impuestos diferidos, e implicará un aumento futuro en el gasto por Impuesto sobre Sociedades del Grupo. A raíz de la actualización de los saldos de impuestos diferidos en las entidades en el Reino Unido, se reconoció un crédito de 17 millones de euros (2021: crédito de 78 millones de euros) en la Cuenta de resultados y un cargo de 10 millones de euros (2021: crédito de 61 millones de euros) en Otro resultado global.

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

Hechos relacionados con la política fiscal

El Grupo está siguiendo con gran interés la solución en dos pilares propuesta por la OCDE con el fin de abordar los desafíos fiscales derivados de la digitalización de la economía. Esta propuesta de reforma del sistema tributario internacional aborda la imputación geográfica de los beneficios con fines tributarios y está diseñada para garantizar que las multinacionales estén sujetas a un tipo impositivo efectivo mínimo del 15%. El 15 de diciembre de 2022, el Consejo de la Unión Europea adoptó formalmente la Directiva del Pilar Dos de la Unión Europea. Se espera que los estados miembros promulguen la Directiva como ley nacional antes del final de 2023 y en vigor a partir de 2024. El Grupo continúa evaluando las implicaciones de la reforma, que se determinarán cuando se ultime la legislación en cuestión.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes que pueden estimarse de manera fiable para todos los impuestos, que a 31 de diciembre de 2022 ascienden a 110 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 106 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Por lo tanto, el Grupo no considera adecuado provisionar estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con impuestos se incluye lo siguiente:

Ganancia derivada de la fusión

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia. La exposición máxima en este caso es de 98 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 95 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2022.

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

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

IVA de IAG Loyalty

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, y hasta la fecha de este informe la agencia tributaria británica (*His Majesty's Revenue and Customs* (HMRC)) ha emitido avisos de inspecciones de IVA relativas al periodo de 13 meses finalizado en marzo de 2019 contra Avios Group (AGL) Limited, una sociedad controlada por el Grupo y que se comercializa como IAG Loyalty. A 31 de diciembre de 2022 y hasta la fecha de estos estados financieros, las inspecciones de la agencia tributaria británica sobre las declaraciones de IVA de IAG Loyalty están en una fase preliminar. El Grupo ha revisado su situación junto con sus asesores y considera que tiene argumentos sólidos para defender su contabilidad del IVA (lo que incluye los dictámenes emitidos anteriormente sobre el asunto por las autoridades tributarias británicas) y, por lo tanto, no considera probable que se produzca un dictamen desfavorable. A la vista de lo anterior, el Grupo no considera adecuado provisionar ningún importe. Además, no resulta posible estimar de manera fiable la exposición que pudiera derivarse de este asunto hasta que las pesquisas de la agencia tributaria británica se encuentren más avanzadas. El Grupo espera que se produzcan nuevos avances en estos procesos durante el periodo restante de 2023.

11 Beneficio por acción

Millones de euros	2022	2021
Beneficio/(pérdida) atribuible a accionistas de la matriz para beneficio/(pérdida) básica por acción	431	(2.933)
Impacto de los bonos convertibles sobre la Cuenta de resultados	(104)	-
Beneficio/(pérdida) diluida atribuible a accionistas de la matriz por beneficio/(pérdida) diluida por acción	327	(2.933)

	2022 Número en miles	2021 Número en miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas	4.958.420	4.963.945
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas para beneficio/(pérdida) diluida por acción	5.344.152	4.963.945

Céntimos de €	2022	2021
Beneficio/(pérdida) básica por acción	8,7	(59,1)
Beneficio/(pérdida) diluida por acción	6,1	(59,1)

El efecto del supuesto de conversión del bono convertible por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tienen un efecto dilutivo sobre el beneficio por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 debido al beneficio después de impuestos registrado en el ejercicio, pero no son dilutivos para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, debido a la pérdida después de impuestos registrada en el ejercicio, y por lo tanto no se han incluido en el cálculo de la pérdida diluida por acción de 2021.

Para más información acerca del cálculo del Beneficio/(pérdida) ajustada por acción véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

12 Dividendos

El Consejo de Administración no propone ningún dividendo durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (2021: cero euros).

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

Determinadas obligaciones de deuda imponen restricciones o condiciones al pago de dividendos por parte de las principales compañías operadoras del Grupo a la Compañía, como un préstamo concedido a British Airways garantizado parcialmente por UKEF y los préstamos concedidos a Iberia y Vueling garantizados parcialmente por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) en España; estos préstamos pueden amortizarse anticipadamente sin penalización a elección de cada compañía. En España, Iberia y Vueling no están permitidas a pagar dividendos en el periodo contable en el que reciban fondos de los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo o ERTE. British Airways acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS), en el marco de la valoración trienal a 31 de marzo de 2021 que, sujeto al mecanismo de protección de sobrefinanciación, no se abonarán dividendos a IAG antes del 31 de diciembre de 2023 y que cualquier dividendo abonado a IAG a partir del 1 de enero de 2024 hasta el 30 de septiembre de 2025 dará lugar a una aportación del 50% del importe del dividendo. En la nota 32a se ofrece más información acerca de las restricciones de dividendos de British Airways acordadas con NAPS.

13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2021	26.936	2.982	1.501	31.419
Altas	709	38	37	784
Modificaciones de arrendamientos	236	(2)	(26)	208
Bajas	(3.035)	(74)	(135)	(3.244)
Reclasificaciones	(4)	-	(1)	(5)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(111)	-	-	(111)
Movimientos por cambio de divisas	1.265	181	74	1.520
Saldo a 31 de diciembre de 2021	25.996	3.125	1.450	30.571
Altas	3.765	61	101	3.927
Modificaciones de arrendamientos	241	129	-	370
Bajas	(1.700)	(406)	(120)	(2.226)
Reclasificaciones	(4)	-	-	(4)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(44)	-	-	(44)
Movimientos por cambio de divisas	(552)	(73)	(31)	(656)
A 31 de diciembre de 2022	27.702	2.836	1.400	31.938
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2021	11.571	1.282	1.035	13.888
Cargo por depreciación del ejercicio	1.500	154	84	1.738
(Reversión)/cargo por deterioro del ejercicio ¹	(3)	19	-	16
Bajas	(2.699)	(63)	(105)	(2.867)
Modificaciones de arrendamientos	-	-	(14)	(14)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(91)	-	-	(91)
Movimientos por cambio de divisas	602	81	57	740
Saldo a 31 de diciembre de 2021	10.880	1.473	1.057	13.410
Cargo por depreciación del ejercicio	1.642	168	79	1.889
Reversión del deterioro del ejercicio ¹	(8)	-	-	(8)
Bajas	(857)	(403)	(107)	(1.367)
Transferencias a Activos no corrientes mantenidos para la venta (nota 16)	(25)	-	-	(25)
Movimientos por cambio de divisas	(247)	(32)	(28)	(307)
A 31 de diciembre de 2022	11.385	1.206	1.001	13.592
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2022	16.317	1.630	399	18.346
A 31 de diciembre de 2021	15.116	1.652	393	17.161
Análisis a 31 de diciembre de 2022				
En propiedad	7.242	833	338	8.413
Activos por derecho de uso (nota 14)	7.993	684	20	8.697
Pagos por anticipado	1.071	113	40	1.224
Activos no utilizados	11	-	1	12
Inmovilizado material	16.317	1.630	399	18.346
Análisis a 31 de diciembre de 2021				
En propiedad	5.736	916	330	6.982
Activos por derecho de uso (nota 14)	8.626	640	37	9.303
Pagos por anticipado	748	96	26	870
Activos no utilizados	6	-	-	6
Inmovilizado material	15.116	1.652	393	17.161

¹ Para más información sobre la reversión por deterioro aplicada a los activos de flota véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento. Para más información sobre el segmento operativo que sufrió la (reversión)/cargo por deterioro, véase la nota 5.

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2022	2021
Inmuebles propios	469	495
Activos por derecho de uso (nota 14)	684	640
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos superiores a 50 años	301	311
Mejoras en inmuebles arrendados por periodos inferiores a 50 años	176	206
Inmuebles	1.630	1.652

A 31 de diciembre de 2022, había deudas a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 3.931 millones de euros (2021: 3.081 millones de euros).

14 Arrendamientos

a Importes reconocidos en el Balance de situación consolidado

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

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2021	14.008	893	99	15.000
Altas	240	15	-	255
Modificaciones de arrendamientos	236	(2)	(26)	208
Bajas	(72)	(12)	(1)	(85)
Reclasificaciones ¹	(759)	-	-	(759)
Movimientos por cambio de divisas	565	55	2	622
A 31 de diciembre de 2021	14.218	949	74	15.241
Altas	586	28	1	615
Modificaciones de arrendamientos	241	129	-	370
Bajas	(214)	(171)	(2)	(387)
Reclasificaciones ¹	(849)	-	(24)	(873)
Movimientos por cambio de divisas	(232)	(24)	-	(256)
A 31 de diciembre de 2022	13.750	911	49	14.710
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2021	4.884	198	43	5.125
Cargo por depreciación del ejercicio	963	87	8	1.058
Cargo por deterioro del ejercicio ²	4	16	-	20
Bajas	(71)	(4)	(1)	(76)
Modificaciones de arrendamientos	-	-	(14)	(14)
Reclasificaciones ¹	(394)	-	-	(394)
Movimientos por cambio de divisas	206	12	1	219
A 31 de diciembre de 2021	5.592	309	37	5.938
Cargo por depreciación del ejercicio	991	93	8	1.092
Reversión de deterioro del ejercicio ²	(8)	-	-	(8)
Bajas	(191)	(170)	(1)	(362)
Reclasificaciones ¹	(528)	-	(14)	(542)
Movimientos por cambio de divisas	(99)	(5)	(1)	(105)
A 31 de diciembre de 2022	5.757	227	29	6.013
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2022	7.993	684	20	8.697
A 31 de diciembre de 2021	8.626	640	37	9.303

¹ Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 331 millones de euros (2021: 365 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron transicionados como Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuáles el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

² Para más información sobre la (reversión)/cargo por deterioro aplicado a los activos de flota véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

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

Millones de euros	2022	2021
A 1 de enero	9.637	10.024
Altas	639	310
Modificaciones de arrendamientos	378	208
Amortizaciones	(1.886)	(1.855)
Gastos por intereses	464	400
Bajas	(28)	(8)
Movimientos por cambio de divisas	415	558
A 31 de diciembre	9.619	9.637
Corriente	1.766	1.521
No corriente	7.853	8.116

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados consolidada

Millones de euros	2022	2021
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos</i>		
Pagos por arrendamientos variables	2	1
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	39	26
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de Activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos</i>		
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamientos	464	400
Ganancia/(pérdida) derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	1	(6)
Cargo por depreciación del ejercicio	1.092	1.058
(Reversión)/cargo por deterioro del ejercicio	(8)	20

Durante 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos" para ofrecer a los arrendatarios una simplificación práctica que les permite no aplicar las directrices de la NIIF 16 sobre la contabilidad de modificaciones de arrendamientos en relación a las reducciones en las cuotas de alquiler atribuibles directamente al COVID-19. Durante 2021, el IASB extendió el periodo para la aplicación de dicha simplificación práctica.

A la hora de elaborar sus estados financieros consolidados, el Grupo ha aplicado esta simplificación práctica a todas estas modificaciones. El impacto neto en la Cuenta de resultados en 2022 fue de cero euros (2021: crédito de 8 millones de euros) que recoge los cambios en los pagos por arrendamientos derivados de dichas reducciones de cuotas.

c Importes reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado

Millones de euros	2022	2021 ¹
<i>Flujos de efectivo derivados de transacciones que dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamientos</i>		
Total salidas de efectivo derivadas de pasivos por arrendamientos - aeronaves	1.699	1.711
Total salidas de efectivo derivadas de pasivos por arrendamientos - otros	178	137
Total entradas de efectivo derivadas de operaciones de venta y posterior arrendamiento - aeronaves	718	213
<i>Flujos de efectivo derivados de transacciones que no dan lugar al reconocimiento de pasivos por arrendamientos</i>		
Total salidas de efectivo derivadas de arrendamientos a corto plazo, activos de escaso valor y pagos variables por arrendamiento	41	27
Total salidas de efectivo derivadas de pasivos por financiación de activos	292	209

¹ Durante 2022, el Grupo ha modificado la presentación de importes de flujos de efectivo para consignar cantidades derivadas de todos sus contratos de arrendamiento, y no únicamente los que dan lugar a activos por derecho de uso y a pasivos por arrendamiento.

El Grupo no está expuesto a salidas de efectivo futuras a 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, relacionados con arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

d Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos

El perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos se detalla en la nota 27f.

e Opciones de prórroga

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

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (sobre una base no descontada) a 31 de diciembre de 2022 por opciones de prórroga posibles de 945 millones de euros (2021: 795 millones de euros), para las cuales no se ha reconocido ningún importe, ya que no existe certeza razonable de que estos arrendamientos vayan a ser prorrogados.

f Contabilidad como arrendador

El Grupo arrienda algunos de sus activos materiales. El Grupo ha clasificado aquellos arrendamientos en los que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos financieros y aquellos arrendamientos en los que no se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad al arrendatario como arrendamientos operativos.

Arrendamientos financieros

Los ingresos por alquileres relacionados con arrendamientos financieros reconocidos por el Grupo en 2022 fueron de 4 millones de euros (2021: cero euros). Los ingresos por alquileres se registran en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados.

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

Millones de euros	2022	2021
En 1 año	2	4
De 1 a 2 años	6	5
De 2 a 5 años	-	2
Más de 5 años	-	-
Total	8	11

15 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas, incluidos los compromisos de aeronaves pendientes, a 31 de diciembre de 2022 asciende a 13.749 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 10.911 millones de euros). Los compromisos de aeronaves pendientes, incluidos los plazos de entrega previstos, que ascienden a un total de 13.484 millones de euros (2021: 10.813 millones de euros), se detallan a continuación:

Entregas futuras de aeronaves a 31 de diciembre	2022 ¹	2021 ¹
Airbus A320 (desde 2023 a 2028)	45	22
Airbus A321 (desde 2023 a 2028)	46	20
Airbus A321 XLR (desde 2024 a 2026)	14	14
Airbus A350-900 (desde 2023 a 2030)	7	16
Airbus A350-1000 (desde 2023 a 2024)	5	10
Boeing 777-9 (desde 2026 a 2028)	18	18
Boeing 787-10 (desde 2023 a 2024)	7	10
Boeing 787-8200 (desde 2024 a 2025)	25	-
Boeing 737-10 (desde 2026 a 2027)	25	-
Total	192	110

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

En mayo de 2022, el Grupo acordó la compra de 25 Boeing 737-8200 y 25 737-10, con 100 opciones de compra adicionales para dichos aviones. Además, en julio de 2022, el Grupo acordó ejercer su opción sobre 12 Airbus A320neo/ A321neo y comprar 25 Airbus A320neo/ A321neo, con 50 opciones de compra adicionales para dichos aviones. La división entre A320neo y A321neo se determinará en una fecha más próxima a la entrega. Ambos acuerdos estaban sujetos a la aprobación de los accionistas y fueron posteriormente aprobados en la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 26 de octubre de 2022.

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

El Grupo se reserva ciertos derechos para diferir las entregas de aviones y de cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2022, no se había ejercido ninguno de estos derechos.

16 Activo no corriente mantenido para la venta

A 31 de diciembre de 2022, el activo no corriente mantenido para la venta valorado en 19 millones de euros representaba dos aeronaves Airbus A321. No se ha reconocido ninguna ganancia o pérdida al clasificarse estas como activo no corriente mantenido para la venta. Estas aeronaves se presentaron en el segmento de British Airways y se espera que salgan del negocio durante 2023.

A 31 de diciembre de 2021, el activo corriente mantenido para la venta de 20 millones de euros representaba tres aeronaves Airbus A321. No se reconoció ninguna ganancia o pérdida al clasificarse estas como activo no corriente mantenido para la venta. Estas aeronaves se presentan en el segmento de Aer Lingus y salieron del negocio durante 2022.

17 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Activos ETS ²	Otros ²	Total
Coste								
Saldo a 1 de enero de 2021	593	451	253	1.555	1.474	76	85	4.487
Altas	-	-	-	-	149	33	1	183
Bajas	-	-	-	(6)	(19)	(49)	-	(74)
Movimientos por cambio de divisas	3	-	-	56	70	2	1	132
Saldo a 31 de diciembre de 2021	596	451	253	1.605	1.674	62	87	4.728
Altas	-	-	-	14	218	360	1	593
Bajas	-	-	-	(6)	(52)	(9)	-	(67)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(25)	(34)	(6)	-	(66)
A 31 de diciembre de 2022	595	451	253	1.588	1.806	407	88	5.188
Amortización y deterioro								
Saldo a 1 de enero de 2021	249	-	-	132	836	-	62	1.279
Cargo por amortización del ejercicio	-	-	-	6	167	-	5	178
Bajas	-	-	-	-	(13)	-	-	(13)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	4	42	-	(1)	45
Saldo a 31 de diciembre de 2021	249	-	-	142	1.032	-	66	1.489
Cargo por amortización del ejercicio	-	-	-	6	210	-	2	218
Bajas	-	-	-	-	(50)	-	-	(50)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(2)	(23)	-	-	(25)
A 31 de diciembre de 2022	249	-	-	146	1.169	-	68	1.632
Valor neto contable								
A 31 de diciembre de 2022	346	451	253	1.442	637	407	20	3.556
A 31 de diciembre de 2021	347	451	253	1.463	642	62	21	3.239

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera del Reino Unido y de la UE de 69 millones de euros (2021: 75 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil media restante de estos derechos de aterrizaje es de 13 años.

2 Durante 2022 el Grupo separó los activos ETS de Otros activos intangibles. Como resultado de este cargo, se han registrado importes de 76 millones de euros y 62 millones de euros en los activos ETS a 1 de enero de 2021 y a 1 de enero de 2022, respectivamente. No hubo ningún cambio neto en el activo intangible total.

b Prueba de deterioro

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2022					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2022	47	809	-	-	856
Altas	-	14	-	-	14
Bajas	-	(6)	-	-	(6)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	(23)	-	-	(24)
A 31 de diciembre de 2022	46	794	-	-	840
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2022	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2022	346	1.373	451	253	2.423
2021					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2021	44	763	-	-	807
Bajas	-	(6)	-	-	(6)
Movimientos por cambio de divisas	3	52	-	-	55
A 31 de diciembre de 2021	47	809	-	-	856
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2021	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2021	347	1.388	451	253	2.439

Base de cálculo del importe recuperable

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

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

Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogen la continuada incertidumbre sobre las implicaciones futuras del COVID-19 y de los entornos económicos y geopolíticos, incluyendo los flujos de efectivo actualizados previstos por la actividad desde 2023 y hasta finales de 2025. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

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

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

1 Los AKO proporcionados a 2019 y el margen operativo se expresan como una media ponderada derivada del modelo de flujos de efectivo descontados multiescenario.

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

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	3 años y en adelante
2022	867	809	780	780
2021	690	673	659	659

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

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE, teniendo en cuenta una serie de datos: (i) publicaciones del sector, (ii) la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) y (iii) el análisis interno sobre los cambios a largo plazo en las preferencias de los consumidores y los efectos en la demanda del aumento de los costes del cambio climático para el Grupo. El cálculo de la tasa de crecimiento a largo plazo utiliza una tasa de crecimiento para la Hipótesis de referencia y otra para la Hipótesis pesimista, que se ponderan sobre la misma base que los flujos de efectivo detallados anteriormente: un 70% para la Hipótesis de referencia y un 30% para la Hipótesis pesimista. El valor terminal de los flujos de efectivo y la tasa de crecimiento a largo plazo incorporan el impacto del cambio climático en la medida en que puede ser determinado (nota 4). Los planes de red de las aerolíneas 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. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y la UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (*weighted average cost of capital*, WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que se espera que obtengan los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se obtiene de información de mercado y los niveles de apalancamiento del sector derivados de empresas comparables. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento de salida o entrada de los flujos de efectivo de impuestos futuros.

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. Las previsiones de flujos de efectivo recogen estos incrementos de precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible con que cuenta el Grupo, con sus correspondientes precios.

Como se ha detallado anteriormente, el Grupo ajusta el último año de los planes de negocio trienales para incorporar los impactos a medio plazo del cambio climático de la estrategia climática Flightpath Net Zero del Grupo. 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 2.275 euros por tonelada métrica; (ii) un impuesto sobre el queroseno de 325 euros por tonelada métrica en todos los vuelos dentro de la UE; (iii) para los costes del carbono, precios de 130 euros, 130 euros, 175 euros y 25 euros para los derechos ETS de la UE, los derechos ETS de Suiza, los derechos ETS del Reino Unido y los derechos CORSIA, respectivamente, por tonelada de equivalentes de CO₂ emitida; y (iv) la eliminación de todos los derechos ETS y CORSIA gratuitos.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2022, la Dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Se han considerado posibles cambios razonables en las hipótesis clave, tanto individualmente como de forma conjunta, para cada UGE, en su caso, lo que incluye una reducción del margen operativo de 2 puntos porcentuales cada año, de los AKO de 5 puntos porcentuales cada

año, de las tasas de crecimiento a largo plazo en el cálculo del valor terminal hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales, cambiar la ponderación de la Hipótesis de referencia y de la Hipótesis pesimista para que la ponderación sea del 100% hacia la Hipótesis pesimista, y un aumento del precio del combustible (tanto combustible de aviación como combustible SAF) del 45% sin asumir ninguna recuperación del coste. Dada la incertidumbre inherente asociada al impacto del cambio climático, estas sensibilidades representan un impacto razonablemente posible del cambio climático en las UGE mayor que lo incluido en los modelos de deterioro.

Para las UGE de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 15.432 millones de euros, 3.213 millones de euros, 1.606 millones de euros y 1.407 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables, durante el periodo cubierto por las previsiones, de las en las hipótesis asumidas en cada uno de los siguientes escenarios:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 22% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 27% 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 20% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 27% 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 15% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 20% 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 7% sin recuperación del coste; y (ii) si el precio del combustible hubiera sido un 14% mayor sin recuperación del coste.

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

18 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2022 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 los socios externos a 31 de diciembre de 2022 es de 6 millones de euros (2021: 6 millones de euros).

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2022	2021
Total activo	148	115
Total pasivo	(104)	(85)
Ingresos	89	64
Beneficio del ejercicio	5	2

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

Millones de euros	2022	2021
Al inicio del ejercicio	40	29
Altas	-	9
Participación en beneficios retenidos	5	2
Dividendos recibidos	(2)	(1)
Movimientos por cambio de divisas	-	1
	43	40

A 31 de diciembre de 2022, 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 2022 y a 31 de diciembre de 2021, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

19 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2022	2021
Valores no cotizados	55	31
	55	31

El cargo relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 3 millones de euros (2021: cero euros).

Inversión en Air Europa Holdings

El 15 de junio de 2022, el Grupo formalizó un acuerdo de financiación con Globalia Corporación Empresarial, S.A., ("Globalia") por el cual el Grupo concedió un préstamo no garantizado a siete años por valor de 100 millones de euros que durante sus dos primeros años de vigencia podía convertirse en un número fijo de acciones de Air Europa Holdings, S.L.U. ("Air Europa Holdings"). El préstamo se contabilizó a valor razonable con cambios en la Cuenta de resultados y se registró en Otros activos financieros no corrientes.

A la hora de determinar el valor razonable del acuerdo de financiación, el Grupo utilizó el enfoque del beneficio generado, por el cual el acuerdo de financiación se valoró usando datos de mercado observables para determinar un tipo de interés que un participante en el mercado demandaría para conceder un préstamo por el mismo plazo e importe. Después, se utilizó este tipo de interés para descontar los flujos de efectivo contractuales existentes y así obtener el valor razonable.

El 16 de agosto de 2022, el Grupo ejerció su opción de canje con Globalia y trasladó este activo financiero no corriente a Otras inversiones en instrumentos de patrimonio.

Inmediatamente antes de ejercer la opción de canje, el valor razonable del Otro activo financiero no corriente era de 65 millones de euros, lo que supone un descenso desde el inicio de 35 millones de euros que se ha registrado en el epígrafe Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros en la Cuenta de resultados (véase nota 9c).

El Grupo determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings usando tanto el enfoque de mercado como el enfoque del beneficio generado, de tal modo que el Grupo empleó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó considerando a Air Europa Holdings de forma independiente, sin tener en cuenta las sinergias potenciales que podrían obtenerse si el Grupo pudiera adquirir el control de las operaciones de Air Europa Holdings. Los resultados de estos enfoques de valoración se tradujeron en un valor razonable de 22 millones de euros, lo que representa una diferencia de 43 millones de euros frente al valor razonable del Otro activo financiero no corriente antes de ejercer la opción. Esta pérdida, que procede de la baja contable del préstamo concedido a Globalia anterior al reconocimiento de la inversión en Air Europa Holdings, se ha registrado en el epígrafe Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros de la Cuenta de resultados (véase la nota 9c).

A 31 de diciembre de 2022, el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings era de 24 millones de euros, lo que representa un incremento de 2 millones de euros desde el 16 de agosto de 2022, que se ha registrado en Otro resultado global.

20 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2022	2021
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	1.444	850
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(114)	(115)
Deudores comerciales netos	1.330	735
Pagos anticipados e ingresos devengados	870	764
Otros deudores no comerciales	356	196
Otros deudores corrientes	1.226	960
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	337	248
Otros deudores no comerciales	25	2
Otros deudores comerciales con vencimiento superior a un año	362	250

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

Millones de euros	2022	2021
Al inicio del ejercicio	115	125
Provisión durante el ejercicio	10	8
Reversión durante el ejercicio	(1)	(11)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(9)	(10)
Movimientos por cambio de divisas	(1)	3
	114	115

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2021: 30 días).

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

A 31 de diciembre de 2022

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

A 31 de diciembre de 2021

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	498	132	94	10	116
Pérdidas crediticias previstas	0,2%	0,1%	1,1%	20,0%	95,7%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	-	1	2	111

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

Millones de euros	2022	2021
Efectivo en bancos y en caja	3.286	2.569
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	5.910	5.323
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.196	7.892
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	403	51
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	9.599	7.943

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 2022, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2021: cero euros).

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

A 31 de diciembre de 2022, Aer Lingus tenía 33 millones de euros de efectivo restringido (2021: 35 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

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

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2021	Flujos de efectivo	Diferencias de cambio	Nuevos arrendamientos y modificaciones	Otras partidas	Saldo a 31 de diciembre de 2021
Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	5.655	4.033	261	-	24	9.973
Pasivos por arrendamientos	10.024	(1.481)	559	518	17	9.637
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(5.774)	(1.913)	(205)	-	-	(7.892)
Depósitos remunerados a corto plazo	(143)	91	1	-	-	(51)
	9.762	730	616	518	41	11.667

22 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2022	2021
Acreedores comerciales ¹	2.969	2.068
Otros acreedores	1.244	898
Otros impuestos y seguridad social	228	176
Devengos e ingresos anticipados	768	570
	5.209	3.712

1 La partida de acreedores comerciales comprende 48 millones de euros (2021: 89 millones de euros) debido a proveedores que se han adherido a programas de financiación de cadenas de suministro ofrecidos por varias entidades financieras asociadas. En virtud de estos programas, se ofrecen una o ambas de las siguientes opciones: (i) para cada una de sus facturas, los proveedores pueden optar por recibir un pago anticipado con descuento de una entidad financiera asociada en lugar de recibir el pago en los plazos acordados; y/o (ii) para cada una de sus facturas, el Grupo indica a la entidad financiera asociada que pague al proveedor de acuerdo con los plazos acordados y el Grupo formaliza un plazo de pago con la entidad financiera asociada de hasta 150 días con pago de intereses a un tipo del 2,5%.

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

A 31 de diciembre de 2022, estos pasivos cumplen la definición de Acreedores comerciales y se excluyen de la tabla de Deuda neta de la nota 21a.

Periodo medio de pago a proveedores – Compañías españolas del Grupo

Días	2022	2021
Periodo medio de pago a proveedores	34	34
Ratio de operaciones pagadas	33	32
Ratio de operaciones pendientes de pago	53	78

Millones de euros	2022	2021
Total pagos realizados	6.676	3.945
Total pagos pendientes	264	147

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

	2022	2021
Volumen monetario pagado (millones de euros)	5.111	2.623
Porcentaje que supone sobre el total monetario de pagos a los proveedores	77%	71%
Número de facturas pagadas (miles)	110	63
Porcentaje sobre el número total de facturas pagadas a proveedores	48%	48%

23 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	2.820	3.732	6.552
Efectivo recibido de clientes ¹	-	21.000	21.000
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3}	(780)	(19.708)	(20.488)
Cambios en los supuestos	(21)	-	(21)
Cargo financiero reconocido en la Cuenta de resultados	21	-	21
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	662	82	744
Movimientos por cambio de divisa	(72)	(92)	(164)
Saldo a 31 de diciembre de 2022^{5, 6}	2.630	5.014	7.644
Análisis:			
Corrientes	2.304	5.014	7.318
No corrientes	326	-	326
	2.630	5.014	7.644

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ventas anticipadas	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	2.725	2.405	5.130
Efectivo recibido de clientes ¹	-	7.689	7.689
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{2, 3}	(524)	(6.518)	(7.042)
Cargo financiero reconocido en la Cuenta de resultados	37	-	37
Emisión de puntos de fidelización a clientes ⁴	407	40	447
Movimientos por cambio de divisa	175	116	291
Saldo a 31 de diciembre de 2021 ^{5, 6}	2.820	3.732	6.552
Análisis:			
Corrientes	2.429	3.732	6.161
No corrientes	391	-	391
	2.820	3.732	6.552

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

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

3 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados en 2022 se reconoce una cantidad de 2.183 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2022 (reconocidos durante 2021 y previamente registrados como ingresos diferidos a 1 de enero de 2021: 780 millones de euros).

4 Dentro de la emisión de puntos de fidelización a clientes a 31 de diciembre de 2022 se incluye un importe de 82 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 40 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 Dentro de los Ingresos diferidos por venta de billetes a 31 de diciembre de 2022 se incluye un importe de 911 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 1.400 millones de euros) asociado a los bonos no canjeados (incluidos los impuestos asociados).

6 En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo reconoció 266 millones de euros (2021: 154 millones de euros) dentro de Otros ingresos relacionados con obligaciones de prestación asociadas a servicios de marca y marketing reconocidos en la emisión de Avios para socios aéreos y no aéreos.

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 326 millones de euros a 31 de diciembre de 2022. De este importe, se prevé reconocer 317 millones de euros como ingresos en un periodo de entre 1 y 5 años después de la fecha del balance y 9 millones de euros posteriormente.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en ingresos imputados a obligaciones de ejecución vinculadas a Avios. Los Avios son emitidos por las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros, como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Aunque los Avios no tienen una fecha de caducidad y pueden utilizarse en cualquier momento en el futuro, la cuenta de miembro de los clientes se cierra tras un periodo de 36 meses de inactividad en términos de emisiones y de canje. Por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento del futuro.

Los ingresos diferidos relacionados con ventas anticipadas están formados por ingresos imputados a billetes de avión que se utilizarán para viajar en el futuro. Generalmente, estos billetes caducan 12 meses después de la fecha prevista de viaje si no se utilizan dentro de ese periodo de tiempo, sin embargo, debido a las importantes perturbaciones provocadas por la pandemia de COVID-19 durante 2020 y 2021, el Grupo amplió el periodo de caducidad hasta 24 meses después de la fecha prevista de viaje, dependiendo de la compañía operadora. A lo largo de 2022, con la importante reducción de las perturbaciones causadas por el COVID-19, los billetes de viaje flexibles ahora vencen habitualmente en los 12 meses posteriores a la fecha planeada del viaje. Además, las graves perturbaciones provocadas por la pandemia de COVID-19 provocaron un gran número de cancelaciones de vuelos durante 2020 y 2021 que dieron derecho a los clientes a un reembolso o a la emisión de un bono canjeable en el futuro.

24 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2022	2021
Acreedores comerciales no corrientes	147	121
Devengos e ingresos diferidos	53	87
	200	208

25 Deudas a largo plazo

a Deudas totales

Millones de euros	2022			2021		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	822	5.724	6.546	761	6.724	7.485
Pasivos por financiación de activos	255	3.564	3.819	171	2.244	2.415
Pasivos por arrendamientos	1.766	7.853	9.619	1.521	8.116	9.637
Otros pasivos por financiación ¹	-	-	-	73	-	73
Deudas financieras remuneradas	2.843	17.141	19.984	2.526	17.084	19.610

1 Dentro de Otros pasivos por financiación reconocidos en 2021 se incluían acuerdos de venta y recompra en relación con derechos de emisión y representan el importe que el Grupo recompró a lo largo de 2022.

Existen deudas a largo plazo del Grupo por importe de 3.962 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.434 millones de euros) garantizadas por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 3.931 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.938 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por las aeronaves o el otro inmovilizado material asociado.

b Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2022	2021
Préstamo a tipo variable en libras esterlinas garantizado por <i>UK Export Finance</i> (UKEF) ¹	2.315	2.358
Préstamos a tipo variable garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) ²	1.070	1.095
700 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 3,75% con vencimiento en 2029 ³	717	710
825 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,125% con vencimiento en 2028 ⁴	605	757
500 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo del 2,75% con vencimiento en 2025 ³	509	508
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 ⁵	501	499
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ⁵	499	498
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ⁶	143	171
Préstamo hipotecario no garantizado en dólares estadounidenses a tipo fijo ⁷	71	85
Bonos a tipo fijo no garantizados ⁸	56	138
Acuerdo de financiación con el <i>Ireland Strategic Investment Fund</i> (ISIF) ⁹	50	149
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ¹⁰	10	15
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ¹¹	-	491
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos garantizados por aeronaves a tipo fijo ¹²	-	11
	6.546	7.485
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(822)	(761)
	5.724	6.724

1 El 22 de febrero de 2021, British Airways formalizó un préstamo a tipo variable a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.300 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por UKEF. El 1 de noviembre de 2021, British Airways formalizó un nuevo préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.100 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por UKEF. A 31 de diciembre de 2022 no se habían realizado disposiciones del préstamo adicional. El préstamo contiene una serie de condiciones no financieras que protegen la posición de los bancos involucrados, incluyendo restricciones a la distribución de efectivo al resto de las compañías de IAG.

2 El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Estas líneas de crédito se amortizarán entre 2023 y 2026. El ICO de España avala el 70% del importe de los préstamos. Los préstamos incorporan varias cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, como restricciones a las transferencias de efectivo al resto de compañías de IAG.

3 El 25 de marzo de 2021, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.200 millones de euros, 500 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2025 y 700 millones de euros con vencimiento el 25 de marzo de 2029. Los bonos tienen un interés fijo anual del 2,75% y del 3,75% respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 100% del importe principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.

4 Un bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG emitido por el Grupo el 11 de mayo de 2021; 825 millones de euros a tipo fijo del 1,125% generando unos fondos netos de 818 millones de euros y con vencimiento en 2028. El Grupo mantiene una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha del vencimiento final. Los bonos otorgan protección frente al pago de dividendos y comprenden un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 31 de diciembre de 2022 y de 2021 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar el bono convertible en efectivo, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir el bono en acciones ordinarias de IAG. A continuación se ofrecen más detalles.

5 En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2023 y 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2027. Los bonos devengan intereses a tipo fijo del 0,5% y del 1,5% anual respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 99,417% y al 98,803% del principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.

6 Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 2,1% y el 3,6%. Los préstamos son reembolsables entre 2024 y 2027.

- 7 El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses no garantizado a tipo fijo devenga intereses a tipos entre el 1,38% y el 2,86%. El préstamo es reembolsable entre 2023 y 2026.
- 8 Un total de 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipos fijos entre el 3,75% y el 4,93% con vencimientos entre 2023 y 2027.
- 9 El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por valor de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación a tipo variable con el ISIF por 75 millones de euros adicionales. El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación con el ISIF, lo que posteriormente canceló líneas de financiación existentes por valor de 150 millones de euros y las sustituyó por un acuerdo de financiación por valor de 350 millones de euros que vence en marzo de 2025. El 13 de diciembre de 2022, Aer Lingus reembolsó de forma anticipada 100 millones de euros de la línea de financiación con el ISIF, de manera que estos 100 millones de euros vuelven a estar disponibles para su disposición a lo largo de la duración de las líneas de financiación. El acuerdo de financiación está garantizado por derechos de aterrizaje específicos. A 31 de diciembre de 2022, 300 millones de euros de estas líneas de financiación no dispuestas permanecían disponibles.
- 10 Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan interés del 0% y son reembolsables entre 2023 y 2028.
- 11 El bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG y emitido por el Grupo en noviembre de 2015 de 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vencía en 2022. El Grupo mantenía una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo reembolsó el bono al vencimiento en noviembre de 2022, sin conversión a acciones ordinarias.
- 12 Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo se reembolsaron en el cuarto trimestre de 2022.

Además, el 23 de marzo de 2021, el Grupo formalizó una línea de crédito renovable garantizada a tres años en dólares estadounidenses a disposición de British Airways, Iberia y Aer Lingus. El 23 de agosto de 2022 el Grupo extendió el plazo de la línea de crédito renovable por un periodo adicional de 12 meses hasta marzo de 2025. El importe disponible a través de esta línea de crédito es de 1.755 millones de dólares estadounidenses. A 31 de diciembre de 2022, no se habían realizado disposiciones de esta línea de crédito (2021: cero). Aunque el Grupo no prevé disponer de esta línea de crédito renovable, en el caso de que lo haga la deuda resultante estaría garantizada por un conjunto específico de derechos de aterrizaje y aeronaves en las respectivas compañías operadoras.

Detalles sobre el bono convertible con vencimiento en 2028

El bono convertible de 825 millones de euros emitido en 2021 otorga a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprende un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 31 de diciembre de 2022 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo mantiene una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar en efectivo los bonos convertibles, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

Los bonos convertibles se registran a su valor razonable, que a 31 de diciembre de 2022 ascendía a 605 millones de euros (2021: 756 millones de euros), lo que constituye un descenso de 151 millones de euros desde el 1 de enero de 2022. De este descenso, el cargo incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 8 millones de euros y el crédito reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 159 millones de euros.

Operaciones con entidades no consolidadas

El 12 de abril de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos con la que se financiaron cinco aeronaves. Estas operaciones vencen entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que, a su vez, emitió los *Pass Through Certificates, Series 2022-1* de Iberia, denominados comúnmente *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC). Con esta operación, el Grupo reconoció unos Pasivos por financiación de activos por valor de 680 millones de euros.

El 21 de octubre de 2022, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos con la que se financiaron cuatro aeronaves. Estas operaciones vencen entre 2032 y 2036. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que, a su vez, emitió los *Pass Through Certificates, Series 2022-1* de British Airways. Con esta operación, el Grupo reconoció unos Pasivos por financiación de activos por valor de 159 millones de euros.

En julio de 2021, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se financiaron siete aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2031 y 2035. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2021-1* de British Airways. Con esta operación, el Grupo reconoció 204 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

En el cuarto trimestre de 2020, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se financiaron nueve aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2028 y 2032. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2020-1* de British Airways. Con esta operación, el Grupo reconoció 472 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

En el tercer trimestre de 2019, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se financiaron ocho aeronaves. Estas operaciones tienen un vencimiento entre 2029 y 2034. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que a su vez emitió los *Pass Through Certificates, Series 2019-1* de British Airways. Con esta operación, el Grupo reconoció 725 millones de euros de Pasivos por financiación de activos.

A 31 de diciembre de 2022, los Pasivos por financiación de activos incluyen importes acumulados de 2.983 millones de euros (2021: 1.489 millones de euros) y los activos asociados reconocidos en Inmovilizado material incluyen unos importes acumulados de 3.400 millones de euros (2021: 3.029 millones de euros) relacionados con las operaciones con entidades estructuradas no consolidadas que emitieron los EETC.

c Reconciliación de movimientos de pasivos a flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	9.973	9.637	(136)	19.474
Fondos procedentes de préstamos	1.436	-	-	1.436
Amortización de préstamos	(1.050)	-	-	(1.050)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	(1.455)	-	(1.455)
Liquidación de instrumentos financieros derivados ¹	-	-	1.029	1.029
Total cambios por flujos de efectivo de financiación	386	(1.455)	1.029	(40)
Intereses pagados	(334)	(422)	-	(756)
Gasto por intereses	377	464	-	841
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	1.017	-	1.017
Movimientos en el valor razonable	(151)	-	(990)	(1.141)
Otros movimientos distintos de efectivo	11	(37)	-	(26)
Movimientos por cambio de divisas	103	415	26	544
Saldo a 31 de diciembre de 2022	10.365	9.619	(71)	19.913

Millones de euros	Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	Pasivos por arrendamientos	Derivados para mitigar la volatilidad de los pasivos financieros	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	5.655	10.024	429	16.108
Fondos procedentes de préstamos	4.817	-	-	4.817
Amortización de préstamos	(784)	-	-	(784)
Amortización de pasivos por arrendamientos	-	(1.481)	-	(1.481)
Liquidación de instrumentos financieros derivados ¹	-	-	(268)	(268)
Total cambios por flujos de efectivo de financiación	4.033	(1.481)	(268)	2.284
Intereses pagados	(212)	(367)	(26)	(605)
Gasto por intereses	307	393	-	700
Nuevos arrendamientos y modificaciones de arrendamientos	-	518	-	518
Movimientos en el valor razonable	(69)	-	(286)	(355)
Otros movimientos distintos de efectivo	(2)	(9)	15	4
Movimientos por cambio de divisas	261	559	-	820
Saldo a 31 de diciembre de 2021	9.973	9.637	(136)	19.474

¹ La ganancia de 1.036 millones de euros (2021: pérdida de 268 millones de euros) asociada a los derivados no designados en relaciones de cobertura y registrada en Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación en el Estado de flujos de efectivo, y una pérdida de 7 millones de euros (2021: cero euros) asociada a los derivados de tipos de interés designados en relaciones de cobertura y registrada en Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación.

d Total préstamos, pasivos por financiación de activos, otros pasivos por financiación y pasivos por arrendamientos

Millones	2022	2021
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$75	\$98
Euros	€1.273	€1.430
Libras esterlinas	£2.026	£2.003
Yuanes chinos	-	CNY 78
	€3.659	€3.883
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€2.887	€3.602
	€2.887	€3.602
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$3.285	\$2.192
Euros	€542	€408
Yenes japoneses	¥25.748	¥8.226
	€3.819	€2.415
Otros pasivos por financiación		
Euros	-	€73
	-	€73
Pasivos por arrendamientos		
Dólares estadounidenses	\$7.621	\$7.709
Euros	€1.239	€1.547
Yenes japoneses	¥71.994	¥75.450
Libras esterlinas	£620	£569
	€9.619	€9.637
Total deudas financieras remuneradas	€19.984	€19.610

26 Provisiones

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales	Provisiones para ETS ¹	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2022 ¹	1.832	274	720	90	9	74	2.999
Provisiones registradas durante el ejercicio	596	14	74	47	134	31	896
Reclasificaciones	(15)	-	-	-	-	-	(15)
Utilizadas durante el ejercicio	(167)	(81)	(32)	(2)	(10)	(31)	(323)
Reversión de importes no utilizados	(42)	(12)	(24)	(45)	-	(14)	(137)
Actualización de descuento	38	-	5	-	-	-	43
Revaluaciones	27	-	(69)	-	-	-	(42)
Movimientos por cambio de divisas	131	(1)	(1)	(1)	(1)	-	127
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2022	2.400	194	673	89	132	60	3.548
Desglose:							
Corrientes	508	112	70	66	132	8	896
No corrientes	1.892	82	603	23	-	52	2.652
	2.400	194	673	89	132	60	3.548

¹ Durante 2021 el Grupo separó las Provisiones para ETS de Otras provisiones. Como consecuencia de este cambio, se registraron 9 millones de euros dentro de Provisiones para ETS a 1 de enero de 2022. No hubo cambio neto en el total de provisiones.

Provisiones para grandes reparaciones

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

Dentro de la reversión de importes no utilizados de las provisiones para grandes reparaciones se incluye un importe de 7 millones de euros relacionado con la reversión de las provisiones por contratos de arrendamiento, que representan la estimación de los costes para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que fueron paradas permanentemente y sufrieron un deterioro durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 y que, subsecuentemente, se han puesto de nuevo en funcionamiento con la consiguiente reversión del deterioro durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022.

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

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

Cuando los importes sean finales y la incertidumbre acerca de estas provisiones se elimina, el pasivo asociado se reclasifica a Otros acreedores a corto o largo plazo, dependiendo de la fecha esperada de pago.

Provisiones por reestructuración

La provisión por reestructuración engloba provisiones para planes de despido voluntario incluido el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia implementado antes de 2022, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y se ha basado en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 3,2%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos 7 años.

A 31 de diciembre de 2022, 185 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2021: 270 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

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

El Grupo reconoce una provisión relacionada con la tripulación de vuelo (tanto pilotos como tripulación de cabina) que el Grupo espera que siga empleada alcanzados los 60 años de edad, en cuyo momento los empleados tendrán la opción de continuar su empleo a jornada completa, mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación (a los que se refiere como 'en activo') o alternatively acceder a la jubilación anticipada (a quienes se refiere como 'inactivos'). 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 decidan estar en inactivo, el Grupo estima varios supuestos, incluidos, pero no limitados a: (i) el crecimiento salarial e inflación a medio y largo plazo; (ii) la tasa de descuento a aplicar; (iii) la tasa de crecimiento de la seguridad social; (iv) las tasas de mortalidad; y (iv) la rotación del personal.

La provisión fue reevaluada a 31 de diciembre de 2022 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 3,72% para empleados en activo y del 3,50% para empleados inactivos (2021: índice iBoxx del 0,91% y 0,00%, respectivamente), las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y asumiendo incrementos salariales contractuales de hasta el 6,1% en 2023 y el 2,0% en 2024, y un 2,0% al año en adelante derivado de incrementos en el Índice de Precios al Consumo (IPC). A 31 de diciembre de 2022, un total de 4.827 tripulantes de vuelo contaban con la posibilidad de optar por esta decisión una vez alcanzasen los 60 años (31 de diciembre de 2021: 4.533). A 31 de diciembre de 2022, un total de 426 empleados habían alcanzado los 60 años y optado por pasar a la inactividad (31 de diciembre de 2021: 333). Además, a 31 de diciembre de 2022 la duración media de empleo de los tripulantes de cabina que reunían los requisitos era de 18 años (31 de diciembre de 2021: 20 años). Esta provisión es principalmente a largo plazo. Las revaluaciones en la valoración de esta provisión se registran en Otro resultado global. La cantidad relacionada con esta provisión era 611 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 (2021: 644 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales

Provisiones para demandas judiciales y disputas contractuales incluye:

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

La cuantía final a liquidar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta.

Provisiones para ETS

Las provisiones para ETS se refieren al Sistema de Comercio de Emisiones para las emisiones de CO₂ equivalente emitidas en los vuelos dentro del Reino Unido, de Suiza y de la UE y que se liquidan en el ejercicio posterior a la fecha de cierre. Véase la nota 4 para más información.

27 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. Los impactos principales en los estados financieros se exponen a continuación:

a Riesgo de precios del combustible

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

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de la exposición principal de divisas del Grupo a una posible variación razonable del precio del combustible, basada en la volatilidad de mercado actual, permaneciendo constantes otras variables, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre derivados de combustible (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) a la fecha del balance y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los años finalizados el 31 de diciembre de 2022 y de 2021.

2022			2021		
Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/(descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
45	-	1.402	30	-	834
(45)	-	(1.200)	(30)	-	(520)

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

Durante el 2022, a raíz de una recuperación sustancial de los precios del petróleo y del combustible de aviación, que continúa viéndose afectado por los eventos geopolíticos en Ucrania, el valor razonable de estos activos netos por instrumentos derivados era de 87 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, lo que representa una disminución de 201 millones de euros desde el 1 de enero de 2022.

b Riesgo de tipos de cambio

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

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición principal de divisas del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina y el yen japonés, basada en la volatilidad de mercado actual, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los pasivos remunerados, los pasivos por arrendamientos y los derivados de divisa extranjera (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) denominados en monedas extranjeras únicamente a la fecha del balance y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los años finalizados el 31 de diciembre de 2022 y de 2021.

	Subida/ (descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2022	20 (20)	904 (922)	1.299 (1.161)	20 (20)	(20) 18	241 (241)	20 (20)	(58) 58	(70) 70
2021	10 (10)	255 (260)	523 (481)	10 (10)	(10) 10	134 (134)	10 (10)	(17) 17	(41) 41

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

A 31 de diciembre de 2022, el valor razonable de los activos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 108 millones de euros, lo que representa una disminución de 77 millones de euros, desde el 1 de enero de 2022. Estos comprenden tanto los derivados designados como de cobertura como los derivados que inicialmente no se designaron como 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 (Cargos)/créditos netos por conversión de moneda extranjera.

c Riesgo de tipos de interés

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

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición del Grupo a un posible cambio razonable de los tipos de interés en dólares estadounidenses, euros y libras esterlinas, basada en la volatilidad de mercado actual, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto¹. Se ha realizado el análisis de sensibilidad sobre los derivados de tipos de interés (tanto los designados como de cobertura como los no designados como de cobertura) únicamente a la fecha del balance y no refleja el impacto que hubiese habido si los tipos sensibilizados se hubieran aplicado a lo largo de los años finalizados el 31 de diciembre de 2022 y de 2021.

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2022	150 (150)	- -	6 (7)	150 (150)	5 (4)	17 (17)	150 (150)	(35) 35	- -
2021	50 (50)	- -	- -	50 (50)	3 (3)	10 (9)	50 (50)	(2) 2	- -

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

Para más información sobre cómo gestiona el Grupo la reforma de los tipos de interés de referencia, véase la nota 27i.

d Riesgo de crédito

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

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

e Riesgo de contrapartida

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

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

A 31 de diciembre de 2022, 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	
	2022	2021
Reino Unido	51%	44%
España	1%	-
Irlanda	20%	18%
Resto de la zona euro	27%	34%
Resto del mundo	1%	4%

f Riesgo de liquidez

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

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo tenía líneas de descubierto no utilizadas por valor de 53 millones de euros (2021: 53 millones de euros).

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

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

Millones	2021	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y julio de 2022	€27	27
Líneas de crédito en euros con vencimiento en marzo de 2023	€60	60
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en mayo de 2022	\$50	44
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2024	\$1.755	1.556
Línea de crédito en libras esterlinas con vencimiento en noviembre de 2025	£1.000	1.177
		2.864
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en septiembre de 2022 ²	\$635	563
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2024 ³	\$635	563
		1.126

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

2 Las líneas de crédito para aeronaves con vencimiento en 2023 están disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves.

3 Las líneas de crédito para aeronaves con vencimiento entre octubre de 2023 y marzo de 2024 (2021: vencimiento en marzo de 2024) están disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves y requieren de la provisión de un preaviso de tres meses por parte del Grupo a la contraparte acerca de su intención de hacer uso de las líneas de crédito.

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

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2022
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(196)	(190)	(374)	(1.081)	(2.823)	(4.664)
Pasivos por arrendamientos	(955)	(1.050)	(2.120)	(3.374)	(5.295)	(12.794)
Préstamos a tipo fijo	(64)	(523)	(78)	(1.242)	(757)	(2.664)
Préstamos a tipo variable	(227)	(146)	(455)	(3.191)	-	(4.019)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(5.209)	-	(200)	-	-	(5.409)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	42	9	12	9	-	72
Contratos de divisas	245	195	46	-	-	486
Derivados de combustible	122	62	13	-	-	197
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(4)	(1)	(1)	(3)	-	(9)
Contratos de divisas	(185)	(121)	(68)	-	-	(374)
Derivados de combustible	(42)	(59)	(10)	-	-	(111)
A 31 de diciembre de 2022	(6.473)	(1.824)	(3.235)	(8.882)	(8.875)	(29.289)

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 2021
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(122)	(116)	(230)	(678)	(1.714)	(2.860)
Pasivos por arrendamientos	(920)	(854)	(1.814)	(3.839)	(5.524)	(12.951)
Préstamos a tipo fijo	(151)	(529)	(578)	(690)	(2.094)	(4.042)
Préstamos a tipo variable	(129)	(285)	(428)	(3.368)	(16)	(4.226)
Otros pasivos por financiación	(73)	-	-	-	-	(73)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.712)	-	(208)	-	-	(3.920)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Derivados de tipos de interés	-	1	2	3	-	6
Contratos de divisas	227	52	46	1	-	326
Derivados de combustible	157	129	48	-	-	334
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Derivados de tipos de interés	(12)	(10)	(7)	(3)	-	(32)
Contratos de divisas	(67)	(38)	(33)	(6)	-	(144)
Derivados de combustible	(14)	(13)	(18)	-	-	(45)
A 31 de diciembre de 2021	(4.816)	(1.663)	(3.220)	(8.580)	(9.348)	(27.627)

g Compensación de activos y pasivos financieros

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

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

A 31 de diciembre de 2022

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	760	(34)	726	(5)	721
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	505	(34)	471	5	476

¹ El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía en varios de sus pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha reconocido cero euros en garantías (2021: cero euros) que se compensan mediante contratos de compensación en el balance y 5 millones de euros (2021: 30 millones de euros) no compensados en el Balance.

A 31 de diciembre de 2021

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	628	(8)	620	(30)	590
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	181	(8)	173	30	203

h Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales. A 31 de diciembre de 2022, la deuda neta / EBITDA antes de partidas excepcionales era de 3,1 veces (2021: menos 11,5 veces). La definición y el cálculo de esta medida de rendimiento está incluida en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

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

i Gestión de la reforma de los tipos de interés de referencia y los riesgos asociados

Descripción general

A nivel global está llevándose a cabo una reforma de los tipos de interés de referencia, que incluye la sustitución de determinados tipos de interés interbancarios (IBOR) con tipos alternativos casi sin riesgo (proceso denominado "reforma de los IBOR"). El Grupo está expuesto a los IBOR en sus instrumentos financieros con fecha de vencimiento posterior al 31 de diciembre de 2022, que serán sustituidos o reformados en el marco de estas iniciativas para el conjunto del mercado. El Grupo prevé que la reforma de los IBOR afectará a su gestión de riesgos y su contabilidad de coberturas.

Durante 2020, el Grupo creó un grupo de trabajo y un plan de proyecto para la transición de los IBOR, liderado por el Departamento de Tesorería del Grupo. Este proyecto ha considerado y sigue considerando los cambios necesarios en los sistemas, los procesos, la gestión de riesgos y los modelos de valoración, además de gestionar las posibles implicaciones contables y fiscales. Durante el transcurso de 2022, el Grupo y sus contrapartes en instrumentos financieros han realizado la transición de la mayoría de dichos instrumentos a un tipo de referencia alternativo y con el fin de posibilitar dichas transiciones, se han puesto en marcha cambios en los sistemas, los procesos y los modelos. Los instrumentos financieros que no habían completado la transición a 31 de diciembre de 2022 son, en su mayoría, aquellos que poseen un componente de LIBOR en dólares estadounidenses, que no está previsto que se convierta a un tipo libre de riesgo alternativo hasta mediados de 2023, sujeto a nuevas consultas.

Las reformas aplicadas a la metodología del Tipo Europeo de Oferta Interbancaria (EURIBOR) para permitirle cumplir los criterios de un tipo sin riesgo se completaron en 2019. Así, el Grupo espera seguir utilizando los instrumentos financieros con un componente de EURIBOR sin tener que hacer la transición a un tipo de referencia alternativo.

Instrumentos financieros derivados y no derivados y contabilidad de coberturas

Aunque el Grupo ha traspasado varios de sus instrumentos financieros derivados y no derivados a un tipo de referencia alternativo, algunos instrumentos financieros derivados (*swaps* de tipos de interés) y no derivados siguen teniendo sus tramos de tipos variables indexados al LIBOR en dólares estadounidenses.

En los instrumentos financieros derivados, no existe incertidumbre alguna relacionada con la reforma de los IBOR a 31 de diciembre de 2022, ya que dichos instrumentos o bien vencen antes de la fecha de retirada del LIBOR en dólares estadounidenses o bien cuando el vencimiento es posterior a la fecha de retirada del LIBOR en dólares estadounidenses, la fecha de valoración final de dichos instrumentos es anterior a la fecha de retirada. Por lo tanto, el Grupo no tiene intención de realizar la transición de dichos instrumentos a un tipo de referencia alternativo y estos derivados siguen reconociéndose como instrumentos de cobertura en relaciones de cobertura, siendo la partida cubierta aquellos instrumentos financieros no derivados indexados al LIBOR en dólares estadounidenses.

Los instrumentos financieros no derivados están relacionados en su mayor parte con pasivos por arrendamientos con un componente de LIBOR en dólares estadounidenses. El Grupo mantiene dichos arrendamientos con un conjunto reducido de contrapartes para los que el Grupo espera realizar la transición a un tipo de referencia alternativo antes del 30 de junio de 2023.

La tabla que figura a continuación ofrece una perspectiva general de las exposiciones relacionadas con los IBOR a 31 de diciembre de 2022. Los instrumentos financieros no derivados se presentan según sus valores contables, mientras que los instrumentos financieros derivados se presentan según sus importes nominales.

Millones de euros	Instrumentos financieros no derivados - valor contable	Instrumentos financieros derivados - importe nominal
LIBOR en dólares estadounidenses	461	305

28 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 2022 y 31 de diciembre de 2021 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2022

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	55	-	-	55
Instrumentos financieros derivados	-	-	81	-	81
Otros activos no corrientes	180	-	-	182	362
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.330	-	-	-	1.330
Otros activos corrientes	308	-	-	918	1.226
Instrumentos financieros derivados	-	-	645	-	645
Otros depósitos remunerados a corto plazo	403	-	-	-	403
Efectivo y activos líquidos equivalentes	9.196	-	-	-	9.196

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

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

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

b Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

Los valores razonables de los instrumentos financieros del Grupo se desglosan en niveles jerárquicos en función de la naturaleza de los datos utilizados al determinar los valores razonables y utilizan los siguientes métodos e hipótesis:

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

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

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

- contratos de referencia sobre materias primas, como operaciones con *swaps* y opciones, referenciadas a (i) CIF NWE cargoes jet fuel; (ii) ICE Gasoil; (iii) ICE Brent; (iv) ICE Gasoil Brent crack; (v) Jet Differential y (vi) Jet fuel Brent crack; las valoraciones a precios de mercado se determinan haciendo referencia a los modelos de valoración actuales de las curvas a plazo y las opciones estándar y los valores se descuentan a la fecha de cierre sobre la base 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 de cierre sobre la base 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, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de efectivo contractuales restantes a los tipos de interés de mercado relevantes en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en base al riesgo crediticio propio.

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. La nota 19 proporciona información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2022 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	55	55	55
Otros activos financieros no corrientes	-	20	-	20	31
Activos financieros derivados:					
Swaps de tipo de interés¹	-	66	-	66	66
Contratos de divisas a plazo¹	-	467	-	467	467
Derivados de combustible¹	-	193	-	193	193
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.925	-	2.925	3.819
Préstamos a tipo fijo	2.538	72	-	2.610	2.967
Préstamos a tipo variable	-	3.419	-	3.419	3.579
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés²	-	6	-	6	6
Contratos de divisas a plazo²	-	386	-	386	386
Derivados de combustible²	-	79	-	79	79

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

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

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

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	31	31	31
Activos financieros derivados:					
Swaps de tipo de interés ¹	-	5	-	5	5
Contratos de divisas a plazo ¹	-	314	-	314	314
Derivados de combustible ¹	-	301	-	301	301
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.583	-	2.583	2.415
Préstamos a tipo fijo	3.492	265	-	3.757	3.863
Préstamos a tipo variable	-	3.622	-	3.622	3.622
Otros pasivos por financiación	-	73	-	73	73
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	31	-	31	31
Contratos de divisas a plazo ²	-	129	-	129	129
Derivados de combustible ²	-	13	-	13	13

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 543 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 126 millones de euros.

El 15 de junio de 2022, el Grupo cerró un acuerdo de financiación con Globalia que se clasificó como activo financiero de Nivel 2. El 16 de agosto de 2022, el Grupo ejerció la opción de conversión que contemplaba el acuerdo de financiación, lo que dio lugar a la baja del activo financiero de Nivel 2 y al reconocimiento de la inversión en Air Europa Holdings en Otras inversiones en instrumentos de patrimonio, registrándola como un incremento de los activos financieros de Nivel 3. Para obtener más información, véase la nota 19. No se produjo ninguna otra transferencia entre niveles jerárquicos de valor razonable durante el ejercicio.

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

c Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	2022	2021
Saldo inicial del ejercicio	31	29
Alta de Air Europa Holdings	22	-
Altas - otros	2	2
Pérdidas reconocidas en la Cuenta de resultados	(2)	-
Ganancias reconocidas en Otro resultado global	2	-
Saldo final del ejercicio	55	31

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

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2022, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

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

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

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto

Millones de euros	2022	2021
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	87	98
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	(178)	25
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	(127)	(276)
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés ¹	(46)	58
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ^{1,2}	213	247
	(51)	152
Cargo/(crédito) por impuesto diferido relacionado	20	(24)
Importe total incluido en patrimonio neto	(31)	128

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

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

Los importes notacionales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de efectivo se detallan a continuación, incluyendo la presentación del ejercicio anterior modificada para reflejar la presentación del ejercicio actual:

Importes notacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2022
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,23	1,05 a 1,45	3.582	1.355	-	-	4.937
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,08	0,91 a 1,26	2.578	1.318	-	-	3.896
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,23	1,00 a 1,42	371	406	458	14	1.249
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	718	416 a 2.200	2.935	331	-	-	3.266
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ³	1,04	(0,03) a 3,13	2.360	504	238	9	3.111

1 Los gastos incluyen tanto gastos operativos como gastos en inmovilizado.

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

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

Importes notacionales del principal (Millones de euros)	Tasa media de cobertura	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años	Total a 31 de diciembre de 2021
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,31	1,15 a 1,45	2.606	1.030	42	-	3.678
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	1,18	1,08 a 1,32	1.632	735	26	-	2.393
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de euros a libras esterlinas ¹	1,23	1,08 a 1,42	396	334	543	166	1.439
Contratos sobre el precio del combustible para cubrir los gastos de combustible futuros en dólares estadounidenses ²	649	395 a 737	2.386	826	-	-	3.212
Contratos de tipos de interés para cubrir gastos por intereses futuros ³	1,40	(0,03) to 3,13	3.099	1.080	738	60	4.977

1 Los gastos incluyen tanto gastos operativos como gastos en inmovilizado.

2 Los importes notacionales de los instrumentos de cobertura de precios de combustible representan 5,8 millones de toneladas métricas equivalentes de combustible de aviación y el rango de cobertura se expresa como el precio en dólares estadounidenses por tonelada métrica, el cual, para aquellos productos cuyos precios son normalmente por barril, se ha determinado utilizando un factor de conversión de 7,88.

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

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

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

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 (Millones de euros)	Importes reconocidos en la Cuenta de resultados				Movimientos a valor razonable reconocidos en Otro resultado global ²	Importes reclasificados en el Balance de situación
	Ineficiencia ¹	Suspensión de la contabilidad de coberturas	Reciclados a la Cuenta de resultados	Total movimientos reconocidos		
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	-	4	39	43	(178)	(24)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(1)	73	88	160	(737)	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	-	-	(29)	(29)	21	-
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	-	-	(15)	(15)	(120)	-
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	(54)	(54)	-	-
	(1)	77	29	105	(1.014)	(24)
Impuestos diferidos relacionados				(24)	166	3
Total movimientos reconocidos en la reserva para coberturas de flujos de efectivo				81	(848)	(21)

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

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

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

Millones de euros	2022	2021
Ganancias derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados	(29)	(77)
Movimientos en el valor razonable, reconocidos posteriormente en la Cuenta de resultados	-	(82)
Efecto total de la suspensión de la contabilidad de coberturas en la Cuenta de resultados	(29)	(159)

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2022 y 2021.

29 Capital social, prima de emisión y autocartera

Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente	Número de acciones Miles	Capital social ordinario	Prima de emisión
		Millones de euros	Millones de euros
A 31 de diciembre de 2021: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770
A 31 de diciembre de 2022: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770

a Acciones propias

El balance de la autocartera se compone de acciones mantenidas de forma directa por el Grupo. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo adquirió 15,0 millones de acciones al precio medio ponderado de 1,51 euros por acción, resultando en un total de 23 millones de euros, que se contabilizan como Acciones propias. Durante el ejercicio se entregaron un total de 8,1 millones (2021: 5,4 millones) de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2022 el Grupo mantenía 17,1 millones de acciones (2021: 10,2 millones), que representaban el 0,34% (2021: 0,20%) del capital social emitido de la Compañía.

30 Pagos basados en acciones

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

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

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Desde 2015 las adjudicaciones se han realizado 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 puedan ejercitarse. Todas las adjudicaciones desde 2015 se consolidan en base a tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista (Total Shareholder Return (TSR)) respecto al STOXX Europe 600 Travel and Leisure Index (para adjudicaciones en 2020) o al MSCI European Transportation Index (para adjudicaciones anteriores a 2020), los beneficios por acción y la Rentabilidad sobre el capital invertido.

b Plan de Acciones Restringidas de IAG

Durante el año 2021, el Grupo revisó su enfoque de los incentivos a largo plazo y reemplazó el PSP actual con una propuesta de Plan de Acciones Restringidas al amparo del nuevo Plan de Acciones para Ejecutivos (RSP) aprobado por los accionistas en junio de 2021. El RSP se introdujo para poner en mayor sintonía los intereses y los resultados entre la alta dirección del Grupo y los accionistas mediante la acumulación y mantenimiento de participaciones accionariales para la alta dirección y un mayor énfasis en los resultados sostenibles a largo plazo del Grupo. Las adjudicaciones se han realizado como opciones a coste cero, con un periodo de espera de dos años tras un periodo de desempeño de tres años antes de que las opciones se consoliden. No existen indicadores de desempeño asociados a las adjudicaciones, aunque la aprobación al final del periodo de consolidación será a criterio de la Comisión de Retribuciones, considerando los resultados globales del Grupo y teniendo en cuenta indicadores de desempeño financieros y no financieros durante el periodo de consolidación, así como cualquier incidencia material relacionada con riesgos o regulación que se haya identificado.

c Plan de Incentivos Full Potential de IAG

Durante 2021, el Grupo lanzó su nuevo Plan de Incentivos Full Potential (FPIP), que se concede 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 opciones a coste cero que se consolidan en 2025 y dependen de objetivos máximos de desempeño de cara a 2024 y de la aprobación del Consejo.

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

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

e Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2022 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones consolidadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2022 Miles	Ejercitables a 31 de diciembre de 2022 Miles
Plan de Participación en Resultados	24.706	–	5.273	3.094	16.339	3.683
Plan de Acciones restringidas	16.198	26.796	1.911	749	40.334	–
Plan de Incentivos <i>Full Potential</i>	27.879	2.386	2.560	–	27.705	–
Plan de Diferimiento de Incentivos	5.359	111	96	2.963	2.411	–
	74.142	29.293	9.840	6.806	86.789	3.683

El precio medio ponderado de la acción en la fecha en que se ejercitaron las opciones ejercitadas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 fue de 1,35 libras esterlinas (2021: 1,78 libras esterlinas).

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 39 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (2021: 23 millones de euros).

31 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

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

Millones de euros	Otras reservas							
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto en patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶	Total otras reservas	Socios externos
A 1 de enero de 2021	(867)	38	(53)	62	(2.467)	867	(2.420)	6
Otro resultado global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de efectivo reclasificadas y registradas en pérdida neta:								
Ingresos de pasaje	18	-	-	-	-	-	18	-
Gastos de combustible	(45)	-	-	-	-	-	(45)	-
Diferencias de tipo de cambio	(15)	-	-	-	-	-	(15)	-
Gastos financieros	23	-	-	-	-	-	23	-
Suspensión de la contabilidad de coberturas	(62)	-	-	-	-	-	(62)	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de efectivo	848	-	-	-	-	-	848	-
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	10	-	-	-	-	10	-
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	(12)	-	-	-	-	(12)	-
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(15)	-	-	-	-	-	(15)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(12)	-	-	-	(12)	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	21	(12)	-	-	-	-	9	-
A 31 de diciembre de 2021	(94)	24	(65)	62	(2.467)	867	(1.673)	6

1 La reserva para pérdidas y ganancias no realizadas registra las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente del importe sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de efectivo que sea cobertura eficiente. A 31 de diciembre de 2022, 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 crédito de 11 millones de euros y un crédito de 56 millones de euros, respectivamente.

2 La reserva por gasto 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 por el método de puesta en equivalencia que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra en esta reserva se ve afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio de la libra esterlina al euro.

4 A 31 de diciembre de 2021, la reserva por el efecto en patrimonio del bono convertible representaba el componente de patrimonio del bono convertible de 500 millones de euros a tipo fijo del 0.625% que venció en 2022. En 2022 el Grupo reembolsó el bono convertible de 500 millones de euros sin que hubiera conversión a acciones ordinarias. En el momento del reembolso se transfirieron 62 millones de euros a Ganancias acumuladas.

5 La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).

6 Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 70 millones de euros (2021: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación a las acciones canceladas y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2021: 797 millones de euros) vinculada a la reducción del valor nominal del capital social de la Sociedad (nota 29).

32 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 26).

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 2022 fueron de 251 millones de euros (2021: 200 millones de euros).

Planes de prestación definida

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

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

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

La gestión de APS y NAPS corre a cargo de diferentes Consejos de Administradores. Aunque APS y NAPS tienen Consejos de Administradores separados, ciertos aspectos de la actividad son comunes a los dos planes. APS y NAPS han desarrollado ciertos grupos de trabajo conjuntos asistidos por los miembros del Consejo de Administradores de cada plan, aunque cada Consejo de Administradores toma sus decisiones de forma independiente. Existen subcomités que son responsables, respectivamente, del buen gobierno, el funcionamiento y las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores.

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

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

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

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

Otros planes

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

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

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

Riesgos asociados con los planes de prestación definida

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

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

a Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con NAPS. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, neto de costes por servicios realizados por el Grupo ascendió a 20 millones de euros (2021: 38 millones de euros) siendo las aportaciones del empleador realizadas de 22 millones de euros (2021: 41 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 2 millones de euros (2021: 3 millones de euros) (nota 32b,c).

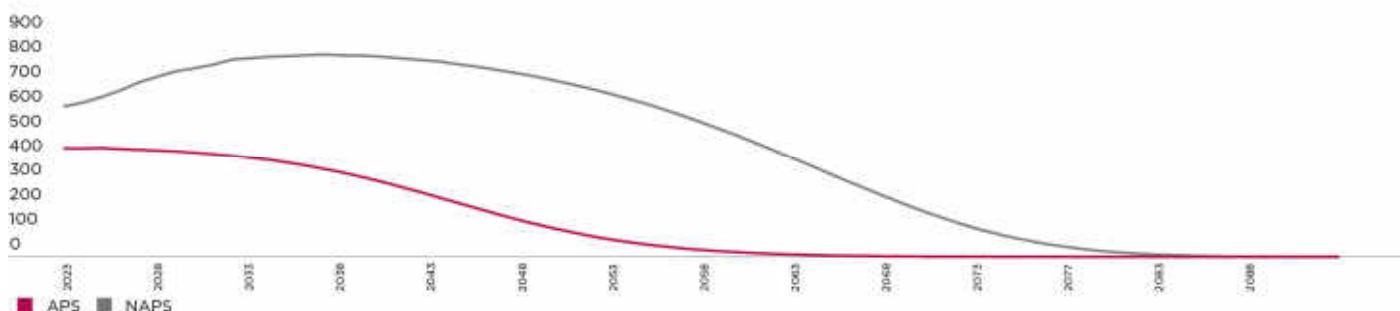
Acuerdos futuros de financiación

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

En total, el Grupo prevé abonar a APS y NAPS un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador en 2023.

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

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



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

Aportaciones al pago del déficit

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

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, dado el nivel de financiación del plan, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 31 de diciembre de 2022, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones futuras significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se necesite incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

A 31 de diciembre de 2022, si el mecanismo de protección de sobrefinanciación no se hubiera aplicado, entonces el ajuste del techo de activos (como se detalla en la nota 32c) habría sido 661 millones de euros mayor.

A 31 de diciembre de 2022, 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	–	49
1 a 2 años	–	44
2 a 5 años	–	44
Más de 5 años	–	–
Total pagos al déficit esperados	–	137

1 Las aportaciones al déficit de NAPS comprometidas se presentan después del efecto del mecanismo de protección de sobrefinanciación.

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

En el marco de la valoración trienal de NAPS a 31 de marzo de 2021, British Airways no puede abonar ningún dividendo a IAG en el periodo comprendido hasta el 31 de diciembre de 2023. En el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, los dividendos que abone British Airways irán acompañados de aportaciones a NAPS por importe del 50% de los dividendos abonados. En el periodo desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2025, con cada reparto de dividendos de British Airways a IAG que supere el 50% del beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales en cada ejercicio deberán realizarse pagos adicionales a NAPS si el plan no está financiado como mínimo al 100%. Todas las restricciones a los dividendos dejarán de ser efectivas a partir del 1 de octubre de 2025. British Airways debe mantener un nivel mínimo de efectivo de 1.829 millones de euros (1.600 millones de libras esterlinas) en la fecha de declaración de cualquier dividendo, así como inmediatamente después del reparto de cualquier dividendo a IAG y las correspondientes aportaciones equivalentes a NAPS. El importe de las aportaciones al pago del déficit y las aportaciones equivalentes por dividendos en un ejercicio será, como máximo, de 343 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	2022			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	6.283	17.029	356	23.668
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(6.052)	(13.692)	(548)	(20.292)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	231	3.337	(192)	3.376
Efecto del techo de activos ²	(80)	(1.168)	–	(1.248)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	–	–	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2022	151	2.169	(203)	2.117
Representado por:				
Activos afectos a los planes				2.334
Obligaciones de retribuciones a empleados				(217)
Activos afectos a los planes netos ³				2.117

Millones de euros	2021			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable ¹	8.869	25.055	446	34.370
Valor actual de los pasivos del plan ¹	(8.333)	(22.583)	(706)	(31.622)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	536	2.472	(260)	2.748
Efecto del techo de activos ²	(186)	(1.061)	–	(1.247)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	–	–	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2021	350	1.411	(271)	1.490
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.775
Obligaciones de retribuciones a empleados				(285)
Activos afectos a los planes netos ³				1.490

1 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC, por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales en base a aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichos AVC. A 31 de diciembre de 2022, dichos activos tenían un valor de 320 millones de euros (2021: 391 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.

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

3 A 31 de diciembre de 2022, el activo por impuesto diferido neto reconocido en activos afectos a los planes netos (2021: activo) ascendía a 54 millones de euros (2021: 62 millones de euros). Las obligaciones por prestaciones definidas comprenden 21 millones de euros (2021: 25 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 las operaciones son:

Millones de euros	2022	2021
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	2	3
Gastos administrativos	19	29
	21	32
Planes de aportación definida	251	200
Coste de pensiones registrados como gastos de personal	272	232

Millones de euros	2022	2021
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(633)	(432)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	584	425
Gastos financieros sobre el techo de activos	23	9
(Crédito)/carga de financiación neto correspondiente a pensiones	(26)	2

iii Importes reconocidos en el Estado del resultado global

Millones de euros	2022	2021
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	9.360	(2.495)
Revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en supuestos financieros ¹	(10.476)	95
Revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en los supuestos demográficos ¹	(202)	(49)
Revaluación de pérdidas por experiencia	627	427
Revaluación del techo de activos de APS y NAPS	14	419
Movimientos por cambio de divisas	6	(14)
Revaluaciones de pensiones cargadas a Otro resultado global	(671)	(1.617)
Impuestos diferidos derivados de las revaluaciones de pensiones	9	217
Revaluaciones de pensiones cargadas a Otro resultado global, netas de impuestos	(662)	(1.400)

¹ Las cifras comparativas incluyen una reclasificación entre revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en los supuestos financieros a revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en los supuestos demográficos para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Esto no supone ningún cambio en el importe total de las revaluaciones de pensiones cargadas a Otro resultado global.

c Valor razonable de los activos afectos a planes

i Estrategias de inversión

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

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

Junto con las pólizas de seguro existentes con Rothesay Life (como se detalla en la nota 32c(iii)), APS está protegido al 90% contra todo el riesgo de longevidad y completamente protegido en relación a todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2021. También está protegido en un porcentaje superior al 90% frente a los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI)).

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre "activos orientados a la búsqueda de rentabilidades" y "activos orientados a la conciliación de pasivos" dependiendo de la duración de cada plan. A 31 de diciembre de 2022, la referencia para NAPS era del 31% (2021: 37%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 69% (2021: 63%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al comité de inversiones y sus gestores. APS ya no tiene una "referencia estratégica" ya que, en su lugar, APS está reemplazando su cartera de liquidación por una cartera de conciliación de pasivos de bonos y efectivo. La asignación de activos para APS a 31 de diciembre de 2022 fue del 1% (2021: 1%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 99% (2021: 99%) en inversiones para la conciliación de pasivos. NAPS utiliza Liability Driven Investments (LDIs) 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 2022, no ha sido necesario para NAPS reunir efectivo adicional ni liquidar activos existentes con el objeto de financiar posiciones en derivados.

ii Movimientos de los activos afectos a planes

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

Millones de euros	2022	2021
A 1 de enero	34.370	31.185
Ingresos por intereses	633	432
Gastos administrativos	(13)	(21)
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	(9.360)	2.495
Aportaciones del empleador ¹	22	41
Aportaciones de empleados	6	13
Prestaciones pagadas	(1.301)	(1.930)
Movimientos por cambio de divisas	(689)	2.155
A 31 de diciembre	23.668	34.370

¹ Incluye aportaciones del empleador a APS por valor de 1 millón de euros (2021: 1 millón de euros) y a NAPS por valor de cero euros (2021: cero euros); de esta cifra, los pagos de financiación del déficit ascendieron a cero euros en el caso de APS (2021: cero euros) y a cero euros en el caso de NAPS (2021: 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	2022				2021
	APS	NAPS	Otros	Total	
<i>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades</i>					
Acciones – Reino Unido	8	125	6	139	224
Acciones – Resto del mundo	1	883	163	1.047	4.441
Participaciones no cotizadas	38	1.518	10	1.566	1.643
Inmuebles	2	2.124	16	2.142	2.481
Inversiones alternativas	41	1.837	3	1.881	1.925
	90	6.487	198	6.775	10.714
<i>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</i>					
Bonos de cupón fijo gubernamentales	790	4.390	99	5.279	10.681
Bonos indexados gubernamentales	860	7.225	8	8.093	8.511
Swaps de activos y de longevidad ¹	1.114	-	-	1.114	1.716
Póliza de seguros ¹	3.356	-	36	3.392	4.662
	6.120	11.615	143	17.878	25.570
<i>Otros</i>					
Efectivo y activos líquidos equivalentes	117	563	4	684	1.139
Instrumentos financieros derivados	(47)	(1.650)	9	(1.688)	(3.135)
Otras inversiones	3	14	2	19	82
	73	(1.073)	15	(985)	(1.914)
Total activos afectos a los planes	6.283	17.029	356	23.668	34.370

¹ Los activos afectos a planes del ejercicio anterior divididos entre Swaps de activos y de longevidad y Póliza de seguros se han actualizado para reflejar la presentación del ejercicio actual. No ha habido cambios en el total de activos afectos a los planes.

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 28b para ampliar la información) y utilizando los siguientes métodos y supuestos:

- Las participaciones no cotizadas se reconocen a su valor razonable basado en el precio de la operación más reciente o en las valoraciones que realizan terceros sobre los activos netos, los ingresos o los beneficios y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.
- Los inmuebles se valoran atendiendo a un análisis de las operaciones de mercado recientes, complementado con datos de mercado obtenidos de tasadores profesionales externos y que, en general, dan lugar al uso de una cantidad importante de variables inobservables.
- Los valores razonables de las inversiones alternativas, que comprenden fundamentalmente posiciones en fondos de inversión y de infraestructuras, se determinan a partir de las valoraciones más recientes disponibles aplicando la metodología del valor liquidativo y publicadas por administradores de fondos o gestoras de inversiones y ajustadas por los movimientos de efectivo que se hayan producido entre la fecha de valoración y la fecha de cierre. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente, el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no se actualizan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.
- Otras inversiones incluye fundamentalmente: intereses pendientes de cobro sobre bonos; dividendos de participaciones cotizadas y no cotizadas que se han anunciado, pero no se han recibido en la fecha de cierre del balance; cantidades a percibir por la venta de activos que no se han cobrado en la fecha de cierre del balance; y cantidades pendientes de abono por la compra de activos que no se han liquidado en la fecha de cierre del balance.

- **Swaps de activos y longevidad:** APS mantiene una póliza con Rothesay Life contratada en 2010 y ampliada en 2013 que cubre el 25% (2021: 25%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. En virtud de la póliza, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, Rothesay Life realiza pagos de prestaciones mensualmente a la lista consensuada de beneficiarios a cambio de la rentabilidad contractual que genere una cartera de activos (formada por deuda pública cotizada) mantenida por el plan y los pagos contractuales realizados por APS a Rothesay Life en los *swaps* de longevidad. El Grupo contabiliza la cartera de activos a su valor razonable, mientras que la deuda pública se contabiliza a sus precios de mercado y los *swaps* se contabilizan según sus flujos de efectivo estimados futuros descontados.

Durante el año 2011, APS contrató un *swap* de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 21% (2021: 21%) de los pasivos de pensiones relacionados con la misma lista consensuada de beneficiarios que el contrato de 2010. En virtud del *swap* de longevidad, con el fin de reducir el riesgo de longevidad a largo plazo, APS realiza un pago fijo a Rothesay Life mensualmente en función de las hipótesis sobre mortalidad vigentes al inicio del contrato, mientras que Rothesay Life realiza un pago mensual a APS que recoge los pagos mensuales efectivos de prestaciones a los beneficiarios. Estos flujos de efectivo se liquidan en base neta cada mes. Si los pensionistas viven más de lo previsto al inicio del *swap* de longevidad, Rothesay Life realizará pagos al plan para compensar los costes adicionales derivados de los pagos a los pensionistas y si estos no viven tanto como se preveía, entonces el plan realizará pagos a Rothesay Life. El Grupo contabiliza el *swap* de longevidad a su valor razonable, determinado en función de los flujos de efectivo estimados futuros descontados.

- **Póliza de seguro:** durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de buy-in con Legal & General. El contrato de buy-in cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben tan solo una prestación equivalente a pensión y estuvieran vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones a abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que APS prevé abonar en el futuro.

iv Efecto del techo de activos

A la hora de valorar los activos de prestación definida de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en forma de devolución o reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. El Grupo ha determinado que la recuperabilidad de dichos superávits, incluidos los requisitos mínimos de financiación, estará sujeta a una retención en el Reino Unido, a pagar por el administrador, a un tipo del 35%.

Como se indica en la nota 32a, las aportaciones futuras confirmadas al pago del déficit de NAPS se tratan como requisitos mínimos de financiación de acuerdo con la NIC 19 y no se reconocen como parte de los activos o pasivos del plan. El Grupo ha determinado que, en el momento de la liquidación del plan, si este presenta superávit una vez incorporados los requisitos mínimos de financiación, entonces se podrá disponer de este superávit como devolución o como reducción de las aportaciones futuras después de que hayan sido abonadas al plan. La recuperación de dichos importes está sujeta a retención en el Reino Unido practicada por el Administrador. A la hora de valorar la recuperabilidad del superávit de cada plan, el Grupo limita dicha medición a la cifra más baja entre el superávit de cada plan o el respectivo techo de activos. El techo de activos representa el valor actual de las prestaciones económicas disponibles en el momento de liquidar el plan, menos la retención del 35%, a pagar por el Administrador, en el Reino Unido.

A continuación, figura una conciliación del efecto del techo de activos empleado para calcular el superávit irrecuperable según la NIC 19 en APS y NAPS:

Millones de euros	2022	2021
A 1 de enero	1.247	761
Gastos por intereses	23	9
Revaluaciones	14	419
Movimientos por cambio de divisas	(36)	58
A 31 de diciembre	1.248	1.247

d Valor actual de los pasivos de los planes

i Movimientos en los pasivos afectos a los planes

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

Millones de euros	2022	2021
A 1 de enero	31.622	30.556
Coste del servicio actual	2	3
Gastos por intereses	584	425
Revaluaciones – supuestos financieros ^{1,2}	(10.476)	95
Revaluaciones - supuestos demográficos ²	(202)	(49)
Revaluaciones de pérdidas por experiencia	627	427
Prestaciones pagadas	(1.301)	(1.930)
Aportaciones de empleados	6	13
Movimientos por cambio de divisas	(570)	2.082
A 31 de diciembre	20.292	31.622

1 Dentro de las revaluaciones de los supuestos financieros se incluye un importe de 10.299 millones de euros (2021: reducción de 1.866 millones de euros) que reduce los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de descuento y de 177 millones de euros (2021: incremento de 1.961 millones de euros) que reduce los pasivos de los planes relacionados con cambios en las tasas de inflación.

2 Las cifras comparativas incluyen una reclasificación entre revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en los supuestos financieros y revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en los supuestos demográficos para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Esto no supone ningún cambio en el valor total de los pasivos de los planes.

ii Supuestos sobre las obligaciones de los planes

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones según la NIC 19 fueron los siguientes:

Porcentaje anual	2022			2021		
	APS	NAPS	Otros planes ⁴	APS	NAPS	Otros planes ⁴
Tasa de descuento ¹	4,85	4,80	0,8-7,2	1,80	1,90	0,3-6,5
Tasa de incremento del salario pensionable ²	3,40	-	2,0-6,0	3,55	-	2,0-6,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	3,40	2,80	0,3-3,0	3,55	2,85	2,0-3,0
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	3,40	3,20	2,2-3,1	3,55	3,30	1,8-2,5
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,80	2,80	2,0-2,6	2,95	2,85	1,8-2,5

- 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 línea con los incrementos del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI).
- 3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones, que refleja aumentos en la inflación, estará en línea con el CPI para NAPS y con el RPI para APS a 31 de diciembre de 2022.
- 4 La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,25%, reduciéndolas hasta el 5,00% a lo largo de cinco años (2021: del 6,00% hasta el 5,00% en cinco años).

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

Supuestos de mortalidad	2022	2021
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
• un varón que tiene actualmente 60 años	27,9	28,1
• un varón que tiene actualmente 40 años	29,1	29,9
• una mujer que tiene actualmente 60 años	29,3	29,5
• una mujer que tiene actualmente 40 años	31,5	31,9

Para APS, las tablas de mortalidad se basan en la base de valoración (Agreed Valuation Basis, AVB) acordada entre British Airways y los administradores de APS. En el caso de NAPS, las tablas de mortalidad se basan en el modelo más reciente publicado por la organización Continuous Mortality Investigation (CMI) de los actuarios del Reino Unido, en su modelo de 2021. Estas tablas de mortalidad estándar, tanto para APS como para NAPS, incorporan ajustes específicos a las características demográficas de los participantes de los planes, incluido un parámetro de mejora a largo plazo del 1,00% anual (2021: 1,25%). Se ha tenido en cuenta la incertidumbre a largo plazo derivada de los impactos del COVID-19.

Para los planes en EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad MP-2021, incorporando ajustes por el impacto a largo plazo que se espera que el COVID-19 tenga sobre la mortalidad.

A 31 de diciembre de 2022, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 10 años en el caso de APS (2021: 12 años) y de 15 años en el caso de NAPS (2021: 19 años). La duración media ponderada de las obligaciones de prestación definida era de 3 a 19 años para otros planes (2021: de 11 a 23 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, de manera que con el incremento en las tasas de descuento experimentado en 2022, la duración media ponderada se ha reducido para ambos planes.

iii Análisis de sensibilidad

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

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 50 puntos básicos) ¹	286	983	34
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 50 puntos básicos) ¹	252	949	5
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	286	354	24

- 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.

33 Pasivos contingentes y garantías

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 31 de diciembre de 2022, donde se hayan podido estimar de manera fiable, ascendían a 11 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 22 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció ninguna provisión.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre la renta, impuestos diferidos e impuestos indirectos se presentan en la nota 10.

34 Subvenciones y ayudas públicas

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

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

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

Desde el 1 de septiembre de 2020 y hasta el 30 de septiembre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 70%, con un máximo de 2.197,50 libras esterlinas al mes. Desde el 1 de octubre de 2020 y hasta el 31 de octubre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60%, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes. A raíz de la introducción de nuevas medidas de confinamiento en el Reino Unido en noviembre de 2020, el CJRS se amplió del 1 de noviembre de 2020 al 30 de noviembre de 2020 y después hasta el 31 de marzo de 2021, y después de nuevo hasta el 30 de septiembre de 2021, incrementando el porcentaje del salario que se podía acoger a las ayudas hasta el 80%, hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes hasta el final de junio de 2021. Desde el 1 de julio de 2021, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60% de los costes del salario, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes hasta el 30 de septiembre de 2021, fecha en la que concluyó el CJRS.

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

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

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

El importe total de las ayudas recibidas por el Grupo a través del CJRS, el TWSS y el EWSS durante 2022 ascendió a 11 millones de euros (2021: 286 millones de euros).

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

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

Si los empleados sujetos a dicho expediente no hubieran sido suspendidos temporalmente durante 2022, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 3 millones de euros (2021: 269 millones de euros).

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

El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación por importe de 75 millones de euros. El 27 de marzo de 2021, Aer Lingus formalizó un nuevo acuerdo de financiación que aumentó el importe total a 150 millones de euros. El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus formalizó un acuerdo con el ISIF, lo que posteriormente canceló las líneas de financiación existentes por valor de 150 millones de euros y las sustituyó por una línea de financiación por importe de 350 millones de euros y con vencimiento en marzo de 2025. El 13 de diciembre de 2022, Aer Lingus reembolsó 100 millones de euros de este acuerdo de financiación y, por consiguiente, este importe está disponible para su disposición hasta marzo de 2025. La línea de financiación está garantizada por derechos de aterrizaje específicos. A 31 de diciembre de 2022, no se había dispuesto de 300 millones de euros de la línea de financiación.

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

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

El 1 de noviembre de 2021, British Airways suscribió otro préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.100 millones de euros (1.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal garantizado por el UK Export Finance (UKEF). El préstamo no está garantizado. A 31 de diciembre de 2022 no se habían realizado disposiciones del préstamo.

35 Transacciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2022	2021
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas ¹	5	6
Ventas a accionistas significativos ²	108	16
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	61	49
Compras a accionistas significativos ²	83	69
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	1	1
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	9	5
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	-	3
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	7	2

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody) por importe de 4 millones de euros (2021: 5 millones de euros) y 1 millón de euros (2021: 1 millón de euros), a Serpista, S.A. y Multiservicios Aeroportuarios, S.A.

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

3 Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 35 millones de euros (2021: 33 millones de euros) en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 14 millones de euros (2021: 8 millones de euros) en servicios de handling recibidos de Dunwoody y 13 millones de euros (2021: 8 millones de euros) en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A.

4 Cantidades adeudadas por empresas asociadas: incluyen principalmente 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, Serpista, Dunwoody y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. (2021: 1 millón de euros).

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

6 Cantidades adeudadas a empresas asociadas: cero euros (2021: 3 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 2 millones de euros (2021: 6 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

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

Durante 2022, el Grupo renovó su contrato de canje de moneda de fidelización con Qatar Airways, por el que los Avios pueden canjearse por puntos de Privilege Club, el programa de fidelización de Qatar Airways. Además, al renovar el acuerdo, IAG Loyalty autorizó el uso de la marca Avios dentro de Privilege Club.

Durante 2022, el Grupo concedió un préstamo de accionista a largo plazo de 12 millones de euros (14 millones de dólares estadounidenses) a LanzaJet, Inc., una sociedad que está especializada en la fabricación de combustibles sostenibles de aviación en la que el Grupo posee una participación accionarial del 16,7%, clasificada como una inversión en empresas asociadas y presentada en el epígrafe Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia del Balance.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2021: 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 2022, el único accionista significativo que tenía el Grupo era Qatar Airways.

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de cero euros (2021: cero euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, en 2022 y 2021 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2022	2021
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	4	3
Pagos basados en acciones	1	-
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	15	11
Pagos basados en acciones	2	1

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (31 de diciembre de 2021: un Consejero Ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 14 miembros (31 de diciembre de 2021: 14 miembros).

La Compañía 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 2022, la obligación de la Compañía era de 38.000 euros (2021: 35.000 euros).

A 31 de diciembre de 2022, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 5 millones de euros (2021: 9 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2022, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2021: cero euros).

36 Hechos posteriores al cierre de balance

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

Asimismo, el Grupo ha acordado pagar un *break-fee* a Globalia de 50 millones de euros en caso de que: (i) no se obtengan las autorizaciones pertinentes, detalladas a continuación, dentro de un periodo de 24 meses desde la formalización del acuerdo; o (ii) el Grupo decida rescindir el acuerdo en cualquier momento previo a su finalización.

La adquisición está supeditada a que Globalia reciba la aprobación de los bancos sindicados que aportan los acuerdos de préstamo que están parcialmente garantizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en España. Asimismo, la adquisición está supeditada a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. Hasta la obtención de estas aprobaciones, la adquisición no cumple con las condiciones para ser reconocida bajo la NIIF 3 Combinaciones de negocios, y no se ha contabilizado la operación en los presentes estados financieros consolidados.

La formalización del acuerdo no ha tenido impacto en el valor razonable de la participación del 20% en Air Europa Holdings como se detalla en la nota 19. El valor razonable de la participación no mayoritaria en patrimonio tan solo se actualizará para reflejar el precio de la operación una vez esta se haya completado con éxito.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores, que no están definidos bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación".

Durante 2022, aparte de mejorar la definición y la reconciliación asociada con la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales detalladas en la nota e, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a las expuestas en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021.

El impacto de la pandemia por COVID-19 y su recuperación ha cambiado significativamente la manera en que el Consejo, el Comité de Dirección y las partes externas supervisan el rendimiento del Grupo. En este sentido, medidas como el Flujo de caja libre apalancado, la Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales o la Rentabilidad sobre el capital invertido no añaden el nivel de información adicional significativo que aportaban en el pasado. Sin embargo, el Grupo continúa presentando estas MAR en términos de consistencia y dado que volverán a tener mayor importancia y relevancia tras la recuperación de la pandemia de COVID-19.

A continuación, figura la definición de cada MAR, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

a Resultado 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 evalúa el rendimiento operativo y toma decisiones estratégicas, financieras y operativas en base a los resultados financieros antes de partidas excepcionales, y externamente analistas e inversores los utilizan para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

Las partidas excepcionales en los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2022 y 2021 incluyen: cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resultan en la reversión del deterioro de activos de flota, reembolsos legales, una suspensión relevante de la contabilidad de coberturas, y la reversión de eventos de reestructuración significativa registrados en ejercicios anteriores.

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre					
	Estatutario 2022	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022	Estatutario 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021
Ingresos de pasaje ³	19.458	-	19.458	5.835	5	5.830
Ingresos de carga	1.615	-	1.615	1.673	-	1.673
Otros ingresos	1.993	-	1.993	947	-	947
Total ingresos	23.066	-	23.066	8.455	5	8.450
Gastos de personal ⁴	4.647	-	4.647	3.013	(18)	3.031
Gastos de combustible y derechos de emisión ³	6.120	-	6.120	1.781	(154)	1.935
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.971	-	2.971	1.308	-	1.308
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.890	-	1.890	923	-	923
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ⁵	2.101	-	2.101	1.085	(7)	1.092
Propiedad, TI y otros gastos ¹	950	(23)	973	758	-	758
Gastos comerciales	920	-	920	434	-	434
Depreciación, amortización y deterioro ²	2.070	(8)	2.078	1.932	(21)	1.953
Diferencias de tipo de cambio	141	-	141	(14)	-	(14)
Gastos totales de las operaciones	21.810	(31)	21.841	11.220	(200)	11.420
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	1.256	31	1.225	(2.765)	205	(2.970)
Gastos financieros	(1.017)	-	(1.017)	(830)	-	(830)
Ingresos financieros	52	-	52	13	-	13
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	81	-	81	89	-	89
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	26	-	26	(2)	-	(2)
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	(115)	-	(115)	(82)	-	(82)
Otros créditos no operativos ⁶	132	-	132	70	(75)	145
Total gastos no operativos netos	(841)	-	(841)	(742)	(75)	(667)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	415	31	384	(3.507)	130	(3.637)
Impuestos	16	(2)	18	574	(25)	599
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del ejercicio	431	29	402	(2.933)	105	(3.038)

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre					
	Estatutario 2022	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2022	Estatutario 2021	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2021
Ingresos de pasaje	5.438	-	5.438	2.695	-	2.695
Ingresos de carga	399	-	399	499	-	499
Otros ingresos	549	-	549	340	-	340
Total ingresos	6.386	-	6.386	3.534	-	3.534
Gastos de personal ⁴	1.230	-	1.230	914	(18)	932
Gastos de combustible y derechos de emisión ³	1.720	-	1.720	732	(1)	733
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	828	-	828	520	-	520
Tasas de aterrizaje y de navegación	499	-	499	325	-	325
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ⁵	594	-	594	383	-	383
Propiedad, TI y otros gastos ¹	280	-	280	218	-	218
Gastos comerciales	249	-	249	154	-	154
Depreciación, amortización y deterioro ²	539	-	539	548	(8)	556
Diferencias de tipo de cambio	(39)	-	(39)	18	-	18
Gastos totales de las operaciones	5.900	-	5.900	3.812	(27)	3.839
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	486	-	486	(278)	27	(305)
Gastos financieros	(294)	-	(294)	(218)	-	(218)
Ingresos financieros	41	-	41	8	-	8
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(51)	-	(51)	85	-	85
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	7	-	7	(4)	-	(4)
Cargo neto por conversión de moneda extranjera	190	-	190	(19)	-	(19)
Otros créditos no operativos ⁶	(130)	-	(130)	(31)	(75)	44
Total gastos no operativos netos	(237)	-	(237)	(179)	(75)	(104)
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	249	-	249	(457)	(48)	(409)
Impuestos	(17)	-	(17)	146	-	146
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	232	-	232	(311)	(48)	(263)

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla a continuación.

1 Reversión parcial de la multa histórica

El crédito excepcional de 23 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 se origina en la anulación parcial de la multa, más los intereses devengados, impuesta inicialmente en 2010 por la Comisión Europea a British Airways por su implicación en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga y que se había reconocido como un cargo excepcional. El crédito excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, sin dar lugar a un cargo fiscal. La entrada de efectivo asociada a la anulación parcial de la multa se reconoció en 2022.

2 Reversión del deterioro de flota y activos asociados

La reversión de deterioro excepcional por valor de 8 millones de euros para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 corresponde a seis Airbus A320 de Vueling que habían quedado inmovilizados en el cuarto trimestre de 2020 y volvieron al servicio en el segundo y tercer trimestre de 2022. La reversión de deterioro excepcional se registró en Activos por derecho de uso en el Balance de situación y en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

La reversión del deterioro excepcional de 21 millones de euros, registrada en 2021, incluye un importe de 14 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de flota y un importe de 7 millones de euros relacionado con la reversión del deterioro de motores. La reversión del deterioro de flota se refiere a cuatro aviones Airbus A320 en Vueling, que previamente se encontraban parados permanentemente en el último trimestre de 2020, y que se volvieron a poner en uso en el tercer trimestre de 2021. La reversión del deterioro de motores está relacionada con ciertos motores que durante 2020 sufrieron un deterioro total y que durante el cuarto trimestre de 2021 fueron arrendados a terceras partes. De la reversión del deterioro excepcional, 8 millones de euros se reconocieron en Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad, y 12 millones de euros se reconocieron en Activos por derecho de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas. La reversión del deterioro excepcional se registró en el epígrafe de Depreciación, amortización y deterioro de la Cuenta de resultados.

No ha habido impacto en los flujos de efectivo y el cargo fiscal asociado al reconocimiento de la reversión del deterioro fue de 2 millones de euros (2021: cargo de 1 millón de euros).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021:

3 Suspensión de la contabilidad de coberturas

El crédito excepcional de 159 millones de euros, registrado en 2021, se registró como consecuencia del efecto combinado resultante de la suspensión de la contabilidad de coberturas en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021 y las variaciones de valor razonable de dichas relaciones cuando la contabilidad de coberturas se suspendió en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, pero cuyo instrumento de cobertura subyacente no había vencido a 1 de enero de 2021. Esto se recogió como un crédito de 162 millones de euros relacionado con derivados de combustible y un gasto de 8 millones de euros relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. El crédito en Ingresos de pasaje de 5 millones de euros procede de la suspensión de la contabilidad de coberturas de los correspondientes derivados en moneda extranjera sobre los ingresos previstos.

La salida de flujo de efectivo relacionada con la suspensión de la contabilidad de coberturas fue de cero euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 (2021: 338 millones de euros). El cargo fiscal asociado en 2021 fue de 26 millones de euros.

4 Gastos de reestructuración

El crédito excepcional de 18 millones de euros, reconocido en 2021, está relacionado con la reversión de las provisiones de reestructuración que se han trasladado sin haber sido utilizadas. No hubo impacto en los flujos de efectivo relacionado con el crédito excepcional por reestructuración en 2021 y el cargo fiscal asociado fue de 3 millones de euros.

5 Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

El crédito excepcional de 7 millones de euros, registrado en 2021, relacionado con la reversión de las provisiones por contratos de arrendamientos para aquellas aeronaves en Vueling que se pusieron de vuelta en funcionamiento durante 2021, de manera que los costes estimados para cumplir con las condiciones de entrega se reconocerán durante la actividad operativa restante de la aeronave. El crédito excepcional se reconoció en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota. No hubo impacto en los flujos de efectivo relacionado con el crédito excepcional en 2021 y el reconocimiento de este crédito no tuvo ningún efecto fiscal.

6 Cancelación de acuerdo con Air Europa Holdings

El cargo excepcional de 75 millones de euros, reconocido en 2021, representa el importe acordado con Globalia para cancelar los acuerdos firmados el 4 de noviembre de 2019 y el 20 de enero de 2021 en los que Iberia había acordado adquirir el capital social emitido de Air Europa Holdings. El cargo excepcional se registró en el epígrafe de Otros cargos no operativos netos en la Cuenta de resultados y el pago se liquidó antes del 31 de diciembre de 2021. El crédito fiscal relacionado fue de 5 millones de euros. El Grupo registró la salida de efectivo resultante de la cancelación del acuerdo en 2021.

La siguiente tabla ofrece una conciliación de la cuenta de resultados resumida alternativa estatutaria a la cuenta de resultados resumida alternativa antes de partidas excepcionales por segmento operativo para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2022 y 2021:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022														
	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones de euros															
Ingresos de pasaje	9.215	-	9.215	10.790	-	10.790	4.042	-	4.042	2.584	-	2.584	1.679	-	1.679
Ingresos de carga	1.060	-	1.060	1.245	-	1.245	347	-	347	-	-	-	80	-	80
Otros ingresos	755	-	755	886	-	886	1.122	-	1.122	14	-	14	10	-	10
Total ingresos	11.030	-	11.030	12.921	-	12.921	5.511	-	5.511	2.598	-	2.598	1.769	-	1.769
Gastos de personal	2.100	-	2.100	2.464	-	2.464	1.161	-	1.161	370	-	370	393	-	393
Gasto de combustible y derechos de emisión	2.929	-	2.929	3.432	-	3.432	1.313	-	1.313	739	-	739	539	-	539
Depreciación, amortización y deterioro	1.084	-	1.084	1.272	-	1.272	371	-	371	206	(8)	214	146	-	146
Otros gastos de las operaciones	4.595	(19)	4.614	5.391	(23)	5.414	2.284	-	2.284	1.088	-	1.088	646	-	646
Gastos totales de las operaciones	10.708	(19)	10.727	12.559	(23)	12.582	5.129	-	5.129	2.403	(8)	2.411	1.724	-	1.724
Beneficio de las operaciones	322	19	303	362	23	339	382	-	382	195	8	187	45	-	45
Margen operativo (%)	2,9%		2,7%				6,9%		6,9%	7,5%		7,2%	2,6%		2,6%

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022					
	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones de euros						
Ingresos de pasaje	569	-	569	676	-	676
Otros ingresos	274	-	274	325	-	325
Total ingresos	843	-	843	1.001	-	1.001
Gastos de personal	50	-	50	56	-	56
Depreciación, amortización y deterioro	7	-	7	8	-	8
Otros gastos de las operaciones	546	-	546	655	-	655
Gastos totales de las operaciones	603	-	603	719	-	719
Beneficio de las operaciones	240	-	240	282	-	282
Margen operativo (%)	28,4%		28,4%			

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021														
	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones de euros															
Ingresos de pasaje	2.321	5	2.316	2.715	6	2.709	1.724	-	1.724	1.011	-	1.011	307	(1)	308
Ingresos de carga	1.097	-	1.097	1.275	-	1.275	394	-	394	-	-	-	65	-	65
Otros ingresos	281	-	281	328	-	328	666	-	666	5	-	5	4	-	4
Total ingresos	3.699	5	3.694	4.318	6	4.312	2.784	-	2.784	1.016	-	1.016	376	(1)	377
Gastos de personal	1.471	(11)	1.482	1.708	(13)	1.721	723	(5)	728	200	-	200	180	-	180
Gasto de combustible y derechos de emisión	830	(109)	939	967	(125)	1.092	519	(9)	528	198	(9)	207	89	(10)	99
Depreciación, amortización y deterioro	979	(6)	985	1.134	(7)	1.141	350	-	350	227	(13)	240	140	-	140
Otros gastos de las operaciones	2.188	-	2.188	2.550	-	2.550	1.412	-	1.412	624	(7)	631	305	-	305
Gastos totales de las operaciones	5.468	(126)	5.594	6.359	(145)	6.504	3.004	(14)	3.018	1.249	(29)	1.278	714	(10)	724
Pérdida de las operaciones	(1.769)	131	(1.900)	(2.041)	151	(2.192)	(220)	14	(234)	(233)	29	(262)	(338)	9	(347)
Margen operativo (%)	(47,8)%		(51,4)%				(7,9)%		(8,4)%	(23,0)%		(25,8)%	(90,0)%		(92,1)%

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021					
	IAG Loyalty (£)			IAG Loyalty (€)		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones de euros						
Ingresos de pasaje	215	-	215	252	-	252
Otros ingresos	162	-	162	186	-	186
Total ingresos	377	-	377	438	-	438
Gastos de personal	33	-	33	37	-	37
Depreciación, amortización y deterioro	6	-	6	7	-	7
Otros gastos de las operaciones	225	-	225	263	-	263
Gastos totales de las operaciones	264	-	264	307	-	307
Beneficio de las operaciones	113	-	113	131	-	131
Margen operativo (%)	29,9%		29,9%			

b Beneficio/(pérdida) por acción ajustada (ICR)

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

Millones de euros	Nota	2022	2021
Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz	a	431	(2.933)
Partidas excepcionales	a	29	105
Beneficio/(pérdida) después de impuestos atribuible a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales		402	(3.038)
Impacto de los bonos convertibles en la Cuenta de resultados		(104)	-
Beneficio/(pérdida) ajustada		298	(3.038)
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio/(pérdida) básica por acción	11	4.958	4.964
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio/(pérdida) diluida por acción	11	5.344	4.964
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)		8,7	(59,1)
Beneficio/(pérdida) básica por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		8,1	(61,2)
Beneficio/(pérdida) ajustada por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		5,6	(61,2)

c Costes unitarios de aerolínea excluido el combustible

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

Millones de euros	Nota	2022 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes	2022 a tipos de cambio constantes	2021
Gastos totales de las operaciones	a	21.810	(1.104)	20.706	11.220
(Más)/menos: Partidas excepcionales de gastos de las operaciones	a	(31)	-	(31)	(200)
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	a	6.120	(505)	5.615	1.935
Costes excluido el combustible		15.721	(599)	15.122	9.485
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos		1.716	(84)	1.632	815
Costes de aerolínea excluyendo el combustible		14.005	(515)	13.490	8.670
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)		263.592	-	263.592	121.965
Costes unitarios de aerolínea por AKO excluyendo el combustible (céntimos de €)		5,31	-	5,12	7,11

d Flujo de caja libre apalancado (ICR)

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

Millones de euros	2022	2021
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.316	1.913
Menos: Disminución en otros depósitos remunerados a corto plazo	351	(91)
Flujo de caja libre apalancado	1.667	1.822

e Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales ^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de mercado e inversores. Durante 2022, el Grupo ha modificado el nombre de la medida alternativa de rendimiento para aclarar que el elemento de EBITDA es antes de partidas excepcionales, sin embargo, el cálculo del indicador no ha cambiado.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales (nota 22).

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

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

Millones de euros	Nota	2022	2021
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	25	19.984	19.610
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	21	(9.196)	(7.892)
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	21	(403)	(51)
Deuda neta		10.385	11.667
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	a	1.256	(2.765)
Más: Depreciación, amortización y deterioro	a	2.070	1.932
EBITDA		3.326	(833)
Más: Partidas excepcionales (excluyendo aquellas registradas en Depreciación, amortización y deterioro)	a	(23)	(184)
EBITDA antes de partidas excepcionales		3.303	(1.017)
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales		3,1	(11,5)

f Rentabilidad sobre el capital invertido ^(ICR)

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

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

Millones de euros	Nota	2022 ¹	2021
EBITDA antes de partidas excepcionales	e	3.303	(1.017)
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(1.944)	(1.777)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(247)	(257)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software		(210)	(167)
		902	(3.218)
Capital invertido			
Valor contable medio de la flota ²	13	15.717	15.241
Menos: Pagos anticipados medios ³	13	(910)	(729)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		14.807	14.512
Ajuste por inflación ⁴		1,18	1,16
		17.435	16.893
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁵	13	2.037	2.106
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software ⁶	17	640	640
Capital invertido total		20.112	19.639
Rentabilidad sobre el capital invertido		4,5 %	(16,4)%

1 El RoIC de 2022 excluye el efecto del crédito por importe de 29 millones de euros reconocido en Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados relacionado con la baja de la contabilidad de coberturas (véase la nota 6).

2 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 15.116 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 y de 16.317 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

3 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 748 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 y de 1.071 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

4 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2021: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2022: 11,3 años (31 de diciembre de 2021: 10,6 años).

5 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.045 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 y de 2.029 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

6 El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 642 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 y de 637 millones de euros a 31 de diciembre de 2022.

g Resultados en base a tipos de cambio constantes

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

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

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Medio ponderado		Cierre	
	2022	2021	2022	2021
Libra esterlina a euro	1,17	1,15	1,14	1,18
Euro a dólar estadounidense	1,05	1,20	1,06	1,13
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,23	1,38	1,21	1,33

h Liquidez

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

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

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

Millones de euros	Nota	2022	2021
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	21	9.196	7.892
Depósitos remunerados a corto plazo	21	403	51
Líneas de financiación generales comprometidas y no dispuestas	27f	3.231	2.864
Líneas de financiación para aeronaves comprometidas y no dispuestas	27f	1.116	1.126
Descubiertos y otras líneas de crédito	27f	53	53
Total liquidez		13.999	11.986

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Holding company	England	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, Nueva Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA Euroflyer Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Seguros de vida	Inglaterra	100%
BA Healthcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Salud	Inglaterra	100%
BA Holdco Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, JE1 1ST	Inactiva	Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES	Financiación de aviones	Jersey	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Amsterdam, 1077ZX	Compañía holding	Países Bajos	100%
British Airways Holidays Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía administradora	Inglaterra	100%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
Flyline Tele Sales & Services GmbH Hermann Koehl-Strasse 3, 28199, Bremen	Centro de atención telefónica	Alemania	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios en tierra	Inglaterra	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Transporte	Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Teleflight Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Centro de atención telefónica	Inglaterra	100%
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	99%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Gestión de programas de fidelización de	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, 3020, Ciudad de México	Servicios de almacenamiento de mercancía, seguridad y custodia	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 México, S.A.* Calle Montes Urales 424, Colonia Lomas de Chapultepec V, 11000, Ciudad de México	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%
Iberia Operadora UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100% ¹
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Mantenimiento de aviones	España	100%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, 08220, Barcelona	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%
Avios Group (AGL) Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Gestión de programas de fidelización de aerolíneas	España	14% ¹

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Provisión de apoyo de recursos humanos a otras compañías del grupo	República de Irlanda	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Administradora	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, IM1 4LZ	Inactiva	Isla de Man	100%
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100% ³
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
Aer Lingus (UK) Limited Aer Lingus Base, Belfast City Airport, Sydenham Bypass, Belfast, Co. Antrim, BT3 9JH	Operaciones de aerolíneas	Irlanda del Norte	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, IM1 1LB	Administradora	Isla de Man	100%
Dirnan Insurance Company Limited Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Inactiva	República de Irlanda	100%

IAG Loyalty

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios South Africa Proprietary Limited Block C, 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Gauteng, 1619	Inactiva	Sudáfrica	100%
IAG Loyalty Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
IAG Loyalty Retail Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de venta al por menor	Inglaterra	100%

IAG Cargo

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Cargo Innovations Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Inactiva	Inglaterra	100%
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Inactiva	Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
--------------------	---------------------	----------------------	---

Yellow Handling, S.L.U Carrer de Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Servicios de handling	España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Carrer de Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Operaciones de aerolíneas	España	99,5%

LEVEL

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

International Consolidated Airlines Group, S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
AERL Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% ⁴
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, 28042, Madrid	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Plataforma de comercio electrónico a bordo	República de Irlanda	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG GBS Poland sp z.o.o.* Ul. Opolska 114, 31-323, Cracovia	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, 28027, Madrid	Compañía holding	España	100% ²
Veloz Holdco, S.L.U. Carrer de Catalunya 83, Viladecans, 08840, Barcelona	Compañía holding	España	100%

* Principales filiales

- 1 El Grupo posee el 100% del capital social nominal y de los derechos económicos en Avios Group (AGL) Limited, propiedad directa de British Airways Plc, que posee el 86%, y de 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 derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% tanto del capital social nominal total como del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- 3 El Grupo posee el 49,75% del número total de derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.
- 4 El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, están en manos del trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km ½, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	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. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	26,7%
DeepAir Solutions Limited Flat 10, 28 Cranley Gardens, London, SW7 3DD	Inglaterra	23%
LanzaJet 520 Lake Cook Road, Suite 680, Deerfield, 60015, Illinois	EE.UU.	16,7%

Negocios conjuntos

Name and address	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, 07620	España	20%	Euro	24	-
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, 28042, Madrid	España	19,9%	Euro	73	2
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	Libra esterlina	208	-
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, 41004, Sevilla	España	10%	Euro	-	-
i6 Group Limited Farnborough Airport, Ively Road, Farnborough, Hampshire, GU14 6XA	Inglaterra	7,4%	Libra esterlina	4	(1)
NAYAKJVI, S.L. C/ d'Osona, 2, El Prat de Llobregat, 08820, Barcelona	España	5%	Euro	-	-
Monese Limited Eagle House 163 City Road, London, EC1V 1NR	Inglaterra	4,8%	Libra esterlina	18	(28)

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 2021 y se preparan conforme a Plan General Contable de España. El Grupo no tiene acceso a ninguna información financiera de Air Europa Holdings S.L. salvo la que se encuentra disponible públicamente.

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 23 de febrero de 2023, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, 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.

23 de febrero de 2023

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	

AIRCRAFT FLEET

Number in service with Group companies¹

	Owned	Finance lease	Operating lease	Total December 31, 2022	Total December 31, 2021	Changes since December 31, 2021	Future deliveries	Options ²
Airbus A319ceo	8	-	33	41	39	2	-	-
Airbus A320ceo	42	21	136	199	190	9	-	-
Airbus A320neo	2	35	23	60	50	10	45	50
Airbus A321ceo	11	3	30	44	51	(7)	-	-
Airbus A321neo	-	2	14	16	14	2	46	-
Airbus A321 LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321 XLR	-	-	-	-	-	-	14	14
Airbus A330-200	-	1	15	16	18	(2)	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	18	2	-	-
Airbus A350-900	-	6	9	15	9	6	7	16
Airbus A350-1000	3	10	-	13	8	5	5	36
Airbus A380	2	10	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	38	2	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	5	4	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	10	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	4	-	4	2	2	7	6
Embraer E190	9	-	12	21	23	(2)	-	-
Group total	125	120	313	558	531	27	192	246

¹ During the year to December 31, 2022, the Group has changed the basis in which it presents the aircraft fleet table.

Aircraft are reported based on their contractual definitions as opposed to their accounting determination. For accounting purposes, while all operating leases are presented as lease liabilities, finance leases are presented as either lease liabilities or asset financed liabilities, depending on the nature of the individual arrangement. Refer to note 2 for further information.

² The options to purchase 100 Boeing 737 aircraft allow for flexibility in the choice of variant.

As well as those aircraft in service the Group also holds 18 aircraft (December 31, 2021: 29) not in service.