

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Airlines Group presenta hoy, 29 de julio, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al semestre terminado el 30 de junio de 2011. Asimismo, los resultados combinados correspondientes a ese mismo periodo incluyendo los primeros 21 días de enero de Iberia.

Hechos significativos del periodo de los resultados combinados de IAG:

- Beneficio de las operaciones del segundo trimestre de 190 millones de euros, antes de partidas extraordinarias (2010: pérdidas de las operaciones de 71 millones de euros). El ingreso unitario de pasaje aumentó un 9,4% durante el trimestre y los costes unitarios (sin combustible) cayeron un 5,8%.
- Beneficio de las operaciones del semestre finalizado a 30 de junio de 2011 de 88 millones de euros antes de partidas extraordinarias (2010: pérdida de las operaciones de 309 millones de euros)
- Beneficio antes de impuestos en el semestre de 39 millones de euros (2010: pérdida antes de impuestos de 419 millones de euros)
- Los ingresos durante el semestre aumentaron un 17,9% hasta los 7.773 millones de euros (2010: 6.594 millones de euros), incluyendo 76 millones de Euros o 1,1% por conversión de divisa.
- Los ingresos unitarios de pasaje en el semestre ascendieron un 7,5%, adicionalmente al incremento de capacidad del el 10,4%
- Los costes del combustible se incrementaron un 34,8% hasta los 2.439 millones de euros (2010: 1.809 millones de euros)
- Otros gastos de de las operaciones antes de partidas extraordinarias aumentaron un 4,2% hasta los 5.307 millones de euros, incluyendo 53 millones de euros derivados de las diferencias de tipo de cambio desfavorables. Los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 5,6%, lo que equivale al 5,9% a tipos de cambio constantes
- El efectivo registró un descenso de 161 millones de euros hasta situarse en 4.191 millones de euros (diciembre de 2010: 4.352 millones de euros)
- La deuda neta del Grupo se redujo en 415 millones de euros hasta situarse en 480 millones de euros (diciembre de 2010: 895 millones de euros)

Resumen de resultados:

Información financiera (millones de euros) No Auditada	Semestre finalizado a 30 de junio			Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión	
	2011 ⁽¹⁾	2010 ⁽¹⁾	Incremento / /(dism.)	Semestre finalizado a 30 de junio de 2011 ⁽²⁾	Semestre finalizado a 30 de junio de 2010 ⁽²⁾
Ingresos de pasaje	6.448	5.435	18,6 %	6.269	3.753
Total ingresos	7.773	6.594	17,9 %	7.537	4.326
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas extraordinarias	88	(309)	397	125	(246)
Partidas extraordinarias	(56)	-	(56)	(56)	-
Beneficio/(pérdida) de de las operaciones después de partidas extraordinarias	32	(309)	341	69	(246)
Resultado antes de impuestos	39	(419)	458	78	(401)
Resultado después de impuestos	71	(352)	423	98	(342)
Beneficio básico por acción				4,7	(30,5)
Indicadores operativos	2011⁽¹⁾	2010⁽¹⁾	Incremento / /(dism.)		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	104.543	94.699	10,4 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	80.403	72.640	10,7 %		
Coefficiente de ocupación (%)	76,9	76,7	0,2 pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de euro)	8,02	7,48	7,2 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de euro)	6,17	5,74	7,5 %		
Costes unitarios excluido el combustible / AKO (céntimos de euro)	5,08	5,38	(5,6)%		
(millones de euros) No Auditado	A 30 de junio 2011⁽²⁾	A 31 de diciembre de 2010⁽¹⁾	Incremento / /(dism.)		
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	4.191	4.352	(3,7)%		
Deuda neta	480	895	(46,4)%		
Patrimonio neto	5.194	4.670	11,2 %		
Apalancamiento financiero ajustado ⁽³⁾	42%	47%	(5 pts)		

Willie Walsh, Consejero Delegado de IAG, declaró: "Nos encontramos ante unos buenos resultados semestrales que muestran el regreso a la rentabilidad operativa. Durante el trimestre, los ingresos unitarios aumentaron un 7,6% al tiempo que se mantuvo el fortalecimiento del mercado business. Nuestros esfuerzos de control de costes siguen dando frutos, dada la reducción del 5,8% en el trimestre de los costes unitarios excluyendo el combustible, aunque el combustible sigue siendo un problema importante al haberse encarecido un 32,0%. Si bien los resultados del año pasado se vieron afectados por las interrupciones experimentadas en el negocio, las tendencias subyacentes se mantienen positivas.

"Continuamos adaptando la capacidad a las variaciones de la demanda. Nuestra capacidad aumentó un 11,7% durante el trimestre mientras que el tráfico se incrementó un 15,7%. En este escenario de incertidumbre económica, Londres sigue manteniendo su fortaleza como mercado.

⁽¹⁾ La presente información se ha confeccionado basándose en la combinación de los resultados de las operaciones registrados por British Airways, Iberia e IAG (la Compañía) durante los periodos semestrales terminados el 30 de junio de 2011 y de 2010, así como en los balances de situación a 30 de junio de 2011 y 31 de diciembre de 2010. Estos estados financieros combinados eliminan participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas; sin embargo, las comparativas no reflejan ningún ajuste contable requerido por la operación de fusión. Los ratios financieros se muestran antes de partidas extraordinarias.

⁽²⁾ La cuenta de resultados de IAG a 30 de junio de 2011 refleja los resultados consolidados de BA e IAG (la Compañía) correspondientes al periodo semestral terminado el 30 de junio de 2011 y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero y 30 de junio de 2011; la comparativa de IAG a 30 de junio de 2010 sólo se refiere a los resultados de BA.

⁽³⁾ El apalancamiento financiero ajustado viene definido por la deuda neta más los leasing de la flota capitalizados, dividido entre la deuda neta más los leasing de la flota capitalizados más el patrimonio neto.

"IAG va por buen camino para conseguir las sinergias previstas en su primer año. Ya estamos logrando ahorros de costes gracias al aprovisionamiento conjunto en diversas áreas, como seguros y handling en aeropuertos. Hemos creado un único negocio de carga, además de introducir equipos integrados de ventas y de aeropuertos en varios mercados clave. Los clientes también se están beneficiando directamente de las ventas cruzadas que realizan desde las páginas web, de más opciones de tarifas y de horarios en rutas de largo radio solapadas, así como de un acceso más fácil a un mayor número de destinos a través de nuevos códigos compartidos."

Perspectivas de negocio

Preveamos obtener un crecimiento considerable del beneficio de las operaciones este año, con mejoras tanto de nuestros ingresos unitarios como de la evolución de los costes unitarios, comparado con 2010, y vamos camino de alcanzar los objetivos fijados en nuestra estrategia.

Nuestro negocio de largo recorrido se mantiene estable gracias a la solidez del sector premium, aunque persiste el tono sumamente competitivo del mercado europeo de corto recorrido. Estimamos que los sucesos acaecidos en Japón y el norte de África / Oriente Medio tendrán un efecto negativo en el beneficio de las operaciones del ejercicio completo, reduciéndolo en torno a 90-100 millones de euros.

Dados los precios actuales del combustible, las posiciones de cobertura y los tipos de cambio, estimamos que el coste total del combustible en que incurriremos en el ejercicio rondará aproximadamente los 5.200 millones de euros. A pesar de lograr una recuperación del 50% del efecto de dicho coste en el primer semestre a través de iniciativas de ingresos, conviene señalar que este logro resulta cada vez más difícil de alcanzar conforme avanza el año, al enfrentarnos a comparables de ingresos más sólidos del ejercicio anterior: los resultados de carga fueron especialmente buenos en el segundo semestre de 2010, nuestro precio del combustible cubierto irá convergiendo gradualmente con las tarifas al contado, y las perspectivas económicas en Europa siguen siendo inciertas.

El crecimiento de la capacidad se concentra fundamentalmente en mercados centrales y se está logrando sin un crecimiento sustancial de la flota o la plantilla. Nuestro plan de crecimiento del AKO en 2011 (+7 a +8% declarado / +4 a +5% subyacente) se mantiene prácticamente intacto, aunque actualmente contemplamos cierta reducción del crecimiento de la capacidad durante el invierno.

Declaraciones de carácter prospectivo:

Determinada información incluida en este informe tiene carácter prospectivo y entraña riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de lo indicado de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras, así como a los planes y objetivos de International Consolidated Airlines Group S.A. (el "Grupo") sobre las operaciones futuras, incluidos, entre otros aspectos, los aspectos abordados sobre el Plan de negocio de la Compañía, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder de la Compañía en la fecha del mismo. La Compañía no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias sobrevenidas con posterioridad.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y acontecimientos específicos que podrían influir en la validez de las declaraciones prospectivas de la Compañía o tener un efecto adverso significativo en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. En la documentación para accionistas que se publicó con ocasión de la fusión el 26 de octubre de 2010 y en la Nota sobre las Acciones y Resumen publicados el 10 de enero de 2011 se incluye más información sobre algunos de los factores de riesgo más importantes a este respecto; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

IAG Investor Relations
2 World Business Centre Heathrow
Newall Road, London Heathrow Airport
HOUNSLOW TW6 2SF

Tel.: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iagroup.com

Resultados financieros:

Cuenta de resultados (millones de euros) No Auditada	Semestre finalizado a 30 de junio					Excluye 21 días de lberia previos a la fusión	
	Antes de partidas extraordinarias 2011	Partidas extraordinarias	Total 2011 ⁽¹⁾	2010 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)	Semestre finalizado a 30 de junio de 2011 ⁽²⁾	Semestre finalizado a 30 de junio de 2010 ⁽²⁾
Ingresos de pasaje	6.448		6.448	5.435	18,6 %	6.269	3.753
Ingresos de carga	592		592	509	16,3 %	578	369
Otros ingresos	733		733	650	12,8 %	690	204
Total ingresos	7.773		7.773	6.594	17,9 %	7.537	4.326
Gastos de personal	1.909		1.909	1.799	6,1 %	1.838	1.133
Gastos de combustible	2.378	61	2.439	1.809	34,8 %	2.370	1.313
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	759		759	715	6,2 %	736	534
Tasas de aterrizaje y de navegación	589		589	554	6,3 %	564	332
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	553		553	505	9,5 %	528	307
Gastos de alquileres, informática y otros gastos	445		445	490	(9,2)%	430	336
Gastos comerciales	359		359	335	7,2 %	343	172
Depreciación, amortización y deterioro	491		491	499	(1,6)%	481	413
Gastos de arrendamiento operativo de flota	200	(5)	195	193	1,0 %	178	39
Diferencias de tipo de cambio	2		2	4	(50,0)%	-	(7)
Total gastos de las operaciones	7.685	56	7.741	6.903	12,1 %	7.468	4.572
Beneficios/(pérdidas) de las operaciones	88	(56)	32	(309)	341	69	(246)
Ingresos/(gastos) no operativos netos	(76)	83	7	(110)	117	9	(155)
Beneficios/(pérdidas) antes de impuestos	12	27	39	(419)	458	78	(401)
Impuestos	32		32	67	(35)	20	59
Beneficios/(pérdidas) después de impuestos	44	27	71	(352)	423	98	(342)

Beneficio básico por acción

4,7 (30,5)

Beneficio diluido por acción

4,3 (30,5)

Indicadores operativos	30 de junio 2011	30 de junio 2010	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	104.543	94.699	10,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	80.403	72.640	10,7 %
Coeficiente de ocupación (%)	76,9	76,7	0,2 pts
Cifras de pasajeros (miles)	24.809	23.368	6,2 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	3.066	2.830	8,3 %
Ingreso pasaje por PKT	8,02	7,48	7,2 %
Ingreso unitario pasaje por AKO	6,17	5,74	7,5 %
Ingreso por carga	19,31	17,99	7,3 %
Coste total por AKO	7,35	7,29	0,8 %
Coste de combustible por AKO	2,27	1,91	18,8 %
Coste total excluyendo combustible por AKO	5,08	5,38	(5,6)%
Aviones en servicio	348	352	(4)
Plantilla media	56.404	56.484	(0,1)%

INFORMACIÓN COMBINADA DE IAG

Trimestre finalizado a 30 de junio

Millones de euros No Auditada	Antes de partidas extraordina rias 2011	Partidas extraordina rias	Total 2011⁽¹⁾	2010⁽¹⁾	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	3.430		3.430	2.808	22,2%
Ingresos de carga	302		302	276	9,4%
Otros ingresos	405		405	358	13,1%
Total ingresos	4.137		4.137	3.442	20,2%
Gastos de personal	985		985	910	8,2%
Gastos de combustible	1.250	61	1.311	947	38,4%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	376		376	364	3,3%
Tasas de aterrizaje y de navegación	301		301	286	5,2%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	275		275	258	6,6%
Gastos de alquileres, informática y otros gastos	230		230	249	(7,6)%
Gastos comerciales	180		180	161	11,8%
Depreciación, amortización y deterioro	245		245	244	0,4%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	96	(5)	91	94	(3,2)%
Diferencias de tipo de cambio	9		9	-	100%
Total gastos de las operaciones	3.947	56	4.003	3.513	13,9%
Beneficios/(pérdidas) de las operaciones	190	(56)	134	(71)	205
Ingresos/(gastos) no operativos netos	(48)		(48)	(75)	27
Beneficios/(pérdidas) antes de impuestos	142	(56)	86	(146)	232
Impuestos	(48)		(48)	37	(85)
Beneficios/(pérdidas) después de impuestos	94	(56)	38	(109)	147

Indicadores operativos	2011		2010	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	53.425		47.841	11,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	42.635		36.865	15,7 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,8		77,1	2,7 pts
Cifras de pasajeros (miles)	13.288		12.196	9,0 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.552		1.439	7,9 %
Ingreso pasaje / PKT	8,05		7,62	5,6 %
Ingreso pasaje / AKO	6,42		5,87	9,4 %
Ingreso de carga/ TKT	19,46		19,18	1,5 %
Coste total / AKO	7,39		7,34	0,7 %
Coste de combustible / AKO	2,34		1,98	18,2 %
Coste total excluyendo combustible / AKO	5,05		5,36	(5,8)%
Plantilla media	56.649		56.593	0,1 %

⁽¹⁾ Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota.

⁽²⁾ Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota. Tenga en cuenta que los resultados consolidados del Grupo correspondientes a 2011 indicados arriba incluyen el impacto de las partidas extraordinarias.

Análisis financiero

Los resultados incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011

Los resultados consolidados (comparando IAG con British Airways exclusivamente en el pasado ejercicio) muestran un aumento de los ingresos de 3.211 millones de euros hasta alcanzar los 7.537 millones de euros así como un incremento de los costes de 2.896 millones de euros hasta los 7.468 millones, principalmente como consecuencia de la integración de Iberia en el Grupo, así como de la no recurrencia de las importantes interrupciones sufridas en 2010. Las comparativas línea a línea no son significativas debido a la adquisición de Iberia. Por lo tanto, el presente informe financiero refleja la situación durante el semestre completo terminado el 30 de junio de 2011 de IAG comparado con los resultados combinados de IAG registrados en el ejercicio anterior.

RESULTADOS SEMESTRALES COMPLETOS DE IAG RESPECTO AL PRIMER SEMESTRE DEL EJERCICIO ANTERIOR

Tipos de cambio

En relación con el semestre, la conversión de libras esterlinas como moneda funcional de British Airways a euros, siendo esta la moneda en la que se presentan los estados financieros ha dado como resultado una mejora interanual del beneficio de 76 millones de euros y un impacto adverso de 78 millones de euros en gastos de las operaciones, reflejando fundamentalmente un fortalecimiento del 1,6% del euro frente a la libra esterlina.

El efecto que ha tenido el tipo de cambio utilizado en las transacciones llevadas a cabo a través del Grupo durante el semestre ha sido un impacto negativo sobre los ingresos de 72 millones de euros y un impacto positivo sobre los costes de 121 millones de euros.

Por tanto, el impacto total por tipo de cambio sobre los ingresos fue positivo en 4 millones de euros y también positivo sobre los costes en 43 millones de euros.

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje aumentaron en 1.013 millones de euros o un 18,6% en comparación con los seis meses del ejercicio anterior. Esto reflejó un aumento del volumen (AKO) del 10,4% y del tráfico (PKT) del 10,7%. El impacto de la conversión a nivel de Grupo de los ingresos de BA representó el 1,2% de este aumento y, a tipos de cambio constantes, los ingresos de pasaje habrían aumentado un 18,5%.

El ingreso unitario de pasaje (por AKO) aumentó un 7,5% y el ingreso de pasaje (por PKT) se incrementó un 7,2%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 7,4% y el *yield* un 7,1%. No obstante, el considerable aumento de la etapa media de pasaje (especialmente en Iberia, donde la capacidad en el segmento de corto y medio radio se vio drásticamente reducida, mientras aumentaba en el segmento de largo radio) ha reducido tanto los ingresos unitarios como el *yield*. Los esfuerzos durante 2011 se han dirigido hacia la recuperación del volumen de pasajeros y el crecimiento del mercado, así como a mejorar la rentabilidad y los ingresos unitarios.

El crecimiento del volumen de pasajeros se vio impulsado por la recuperación de la actividad perdida a causa de la nube volcánica y las interrupciones ocasionadas por los conflictos laborales en 2010, así como gracias al crecimiento del mercado experimentado en 2011.

Largo radio

La capacidad en Norteamérica aumentó un 15,5% mientras que el tráfico mejoró un 16,0%, dando como resultado un ligero aumento del coeficiente de ocupación de 0,4 puntos hasta el 78,8%. Por primera vez este año se ha puesto en marcha el acuerdo de negocio conjunto entre BA, Iberia y American Airlines, que ha incrementado las opciones y la gama de destinos para el cliente en la región Atlántico Norte.

En Latinoamérica y Caribe, la capacidad aumentó un 16,5% y el tráfico un 13,9%, de forma que el coeficiente de ocupación cayó 1,9 puntos hasta el 82,5%.

Por su parte, África, Oriente Medio y el sur de Asia experimentaron un moderado aumento de la capacidad de tan solo el 2,2%, si bien el tráfico aumentó un 4,2%, lo cual conllevó un aumento del coeficiente de ocupación de 1,4 puntos hasta el 73,4%.

La capacidad en Asia Pacífico aumentó un 14,9% mientras que el tráfico mejoró un 12,5%, dando como resultado un descenso del coeficiente de ocupación de 1,7 puntos hasta el 78,1%.

Corto y medio radio

La capacidad en Europa aumentó un 6,7% mientras que el tráfico mejoró un 7,4%, dando como resultado un incremento del coeficiente de ocupación de 0,5 puntos hasta el 70,7%. El mercado europeo continúa siendo muy competitivo, en especial en la región del sur de Europa. La capacidad de Iberia ha experimentado un descenso debido en parte al traspaso de algunos vuelos a Air Nostrum y Vueling.

La capacidad doméstica descendió un 8,9% mientras que el tráfico descendió un 7,4%, dando como resultado un incremento del coeficiente de ocupación de 1,2 puntos hasta el 71,2%.

Premium

El tráfico "premium" (PKT) aumentó significativamente más que el "no premium" durante el semestre, con un impacto positivo del mix sobre la rentabilidad y los ingresos unitarios y el *yield*.

Carga

Los ingresos de carga aumentaron en 83 millones de euros o un 16,3% durante el semestre, reflejando un aumento en el volumen (toneladas-kilómetros transportadas) del 8,3% y un crecimiento del *yield* del 7,3%.

Otros ingresos

Otros ingresos aumentaron en 83 millones de euros o un 12,8%. Los principales incrementos se produjeron en el área de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto, en donde se registró un crecimiento de los ingresos del 21,7% y en handling, con un crecimiento del 9,8%. Los resultados del año pasado incluían unos beneficios de 33 millones de euros en Iberia por la recuperación de provisiones como resultado de las sentencias del Tribunal Supremo que aceptaban las apelaciones presentadas por Iberia y absolvían a la compañía de tener que abonar varias

liquidaciones de aranceles correspondientes al periodo comprendido entre 1998 y 2000. El primer semestre de 2011 recoge un beneficio de 35 millones de euros derivado de un cambio en la estimación de algunas partidas de los ingresos diferidos.

Costes

Los costes totales aumentaron en 838 millones de euros o un 12,1% hasta los 7.741 millones de euros. Sin incluir las partidas extraordinarias, los costes totales aumentaron un 11,3% debido a los aumentos de la capacidad del 10,4%. Los costes unitarios totales ascendieron un 0,8%, principalmente como resultado del aumento de los costes unitarios de combustible. Los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 5,6%, y un 5,9% a tipos de cambio constantes. Los recortes en los costes unitarios excluido el combustible se beneficiaron tanto de la no repetición de las interrupciones experimentadas durante el año anterior como del continuo control de costes ejercido por el Grupo.

Los costes de combustible representaron un 31,5% de los costes totales, en comparación con el 26,2% del pasado año, lo cual refleja fundamentalmente el aumento del precio de unitario del combustible en el mercado del 40%. Los costes de combustible aumentaron en 630 millones de euros o un 34,8% hasta alcanzar los 2.439 millones de euros. Excluidas las partidas extraordinarias, los costes de combustible aumentaron un 31,5% y los costes unitarios de combustible un 18,8%, como resultado del aumento de los precios, neto de los beneficios de las coberturas, lo cual se vio parcialmente compensado por las ventajas derivadas del tipo de cambio, gracias al debilitamiento del dólar frente al euro (2,6%). Los costes unitarios de combustible aumentaron un 22,1% a tipos de cambio constantes.

Los gastos de personal aumentaron un 6,1% hasta los 1.909 millones de euros, reflejando los aumentos salariales y del incremento en la actividad. Los aumentos de precios y volumen representaron más del 50% de dicho incremento. Asimismo, a estos costes se debe añadir el efecto adverso de los tipos de cambio y la provisión de reestructuración de 20 millones de euros. Los costes unitarios de personal descendieron un 3,7%, reflejando un aumento de la productividad (AKO por plantilla media) del 10,2%.

Los costes de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 6,2% hasta los 759 millones de euros. Durante el semestre, el aumento en el volumen de la actividad representará un importe superior al incremento total, pero se vieron parcialmente compensados por las eficiencias acometidas y los efectos favorables del tipo de cambio.

Las tasas de aterrizaje y de navegación aumentaron un 6,3% hasta los 589 millones de euros, fundamentalmente debido al aumento del volumen, pero también por incrementos de precios que superaron la inflación, en especial en el aeropuerto de Londres Heathrow.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 9,5% hasta los 553 millones de euros, reflejando parcialmente el aumento del volumen de vuelos en el Grupo, pero también el aumento de los materiales en el área de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto.

La partida de gastos de alquileres, informática y otros gastos descendió un 9,2% hasta los 445 millones de euros, al no reflejarlos costes relativos a la fusión en los que se incurrió en el pasado año y que alcanzaron 26 millones de euros.

Los gastos comerciales aumentaron un 7,2% hasta los 359 millones de euros. Dicho aumento reflejó el incremento del volumen de los costes ocasionado por los mayores ingresos obtenidos así como la no repetición de los ahorros registrados el pasado año por las interrupciones experimentadas.

El epígrafe Depreciación, amortización y deterioro descendió un 1,6% hasta los 491 millones de euros, lo cual refleja aspectos relacionados con la reducción de la flota, así como la retirada de los Boeing 757.

Los gastos de arrendamiento operativo de flota aumentaron un 1,0% hasta los 195 millones de euros o 3,6% excluyendo partidas extraordinarias, lo cual refleja el aumento de la flota operativa arrendada, principalmente unidades Boeing 777- 300 en la flota de British Airways.

Las diferencias de tipo de cambio se redujeron en 2 millones de euros hasta suponer un gasto de 2 millones de euros.

Partidas extraordinarias

De acuerdo con los principios contables aplicables a las combinaciones de negocios, IAG no puede reflejar en sus libros el beneficio que Iberia registró en los seis primeros meses desde el vencimiento de las coberturas existentes a 21 de enero de 2011 (la fecha de la fusión). La norma NIIF 3 revisada establece que IAG únicamente puede reflejar los beneficios o pérdidas posteriores a la adquisición una vez redesignadas las coberturas que existían en la fecha de la adquisición o de las nuevas coberturas. El valor ajustado a valor de mercado de dichas coberturas a 21 de enero ascendía a 78 millones de euros en reservas. El beneficio con efecto monetario resultante de 56 millones de euros durante los primeros seis meses que Iberia ha obtenido y que han sido incluidos en su cuenta de resultados, son eliminados en la consolidación a nivel del Grupo IAG.

Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones de IAG fue de 88 millones de euros, excluidas las partidas extraordinarias, en comparación con la pérdida de 309 millones de euros registrada durante el primer semestre de 2010.

Los resultados consolidados, que incluyen Iberia desde la fecha de adquisición (21 de enero de 2011), reflejan un beneficio de explotación de 69 millones de euros.

Ingresos/Gastos no operativos

Gastos financieros

Los gastos financieros netos correspondientes al semestre fueron de 76 millones de euros, lo cual supone un descenso en comparación con los 110 millones de euros registrados el año anterior, debido principalmente a la reducción de la deuda neta.

Otras partidas no operativas

La adquisición por etapas de Iberia ha dado como resultado un beneficio de 83 millones de euros no monetario y no recurrente.

Beneficio antes de impuestos

El beneficio de IAG antes de impuestos ascendió a 39 millones de euros, lo que contrasta con la pérdida de 419 millones incurrida en el primer semestre de 2010. Los resultados consolidados, que incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011, muestran un beneficio antes de impuestos de 78 millones de EUR, frente a la pérdida de 401 millones registrada en el ejercicio anterior.

Tributación

Se ha producido un crédito fiscal de 32 millones de euros correspondiente a los seis primeros meses debido a una reducción del tipo impositivo del impuesto de sociedades del Reino Unido y al hecho de que no se hayan devengado impuestos sobre las plusvalías derivadas de la adquisición por etapas de Iberia en virtud de la operación de fusión.

Beneficio después de impuestos

El beneficio de IAG después de impuestos ascendió a 71 millones de euros, lo que contrasta con la pérdida de 352 millones incurrida en el primer semestre de 2010. Los resultados consolidados, que incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011, muestran un beneficio después de impuestos de 98 millones de euros, frente a la pérdida de 342 millones registrada en el ejercicio anterior.

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 30 de junio de 2011 ascendió a 4.191 millones de euros, lo que supone un descenso de 161 millones de euros respecto al saldo del 31 de diciembre de 2010. Este descenso refleja fundamentalmente la buena evolución operativa del primer semestre, aunque se produce después de los pagos excepcionales relativos a las sanciones impuestas por las autoridades de la competencia sobre British Airways por valor de 168 millones de euros y el pago de 157 millones de euros al fondo de pensiones de British Airways acordado en 2010 con los administradores del fondo. Asimismo, se mantienen retenidos un total de 74 millones de euros adicionales en previsión de la posibilidad de que puedan devengarse importes adicionales a favor del fondo.

Deuda neta

La deuda neta del Grupo ha descendido en 415 millones de euros durante esta primera mitad del año y se sitúa en 480 millones de euros. Por tanto, el apalancamiento financiero ajustado ha descendido hasta el 42%, respecto al 47% registrado en el ejercicio anterior.

Análisis de negocio:

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

- conseguiremos la confianza del cliente gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el grupo;
- atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- constituiremos una plataforma de aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, que participen en la consolidación;
- conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Mediante la consecución de nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a aportar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.

Nuestros 6 objetivos principales...

- Liderazgo en nuestros principales *hubs*
- Liderazgo a ambos lados del Atlántico
- Una posición de mayor solidez en los principales mercados de Europa a Asia
- Incremento de la cuota de mercado en las rutas de Europa a África
- Mayor solidez en la red dentro de Europa
- Un posicionamiento competitivo en costes en todos nuestros negocios

Sinergias

Hemos conseguido unos avances significativos en la consecución tanto de las sinergias y planes previstos para el primer año como en la planificación y puesta en marcha de los cambios a largo plazo que son necesarios en todo el Grupo para cumplir nuestro objetivo a cinco años de obtener unos beneficios por sinergias en materia de costes e ingresos de 400 millones de euros. Entre los principales ámbitos en los que ya hemos conseguido logros significativos se encuentran:

- Capacidad de combinar tarifas entre las redes de largo radio de BA e Iberia, de manera que los clientes puedan combinar billetes de cualquiera de las aerolíneas en distintos trayectos, por ejemplo, Londres – Buenos Aires– Madrid – Londres;
- Incorporación de códigos compartidos en 17 rutas adicionales
- Realización de ventas cruzadas a través de los canales de las aerolíneas, como *ba.com* e *Iberia.com*;
- Integración de los equipos de ventas en los mercados nacionales de BA e Iberia así como en Estados Unidos, Sudáfrica y Nigeria; está prevista para este mismo año la integración de equipos adicionales; y
- Ya se han producido una serie de compras conjuntas aprovechando las economías de escala del Grupo.

Principales riesgos e incertidumbres

Los Administradores del Grupo consideran que los riesgos e incertidumbres más significativos que pueden afectar al valor a largo plazo de IAG son los que se describen a continuación. La lista se presenta en orden alfabético y no pretende ser exhaustiva.

El Grupo realiza revisiones detalladas de la gestión del riesgo para garantizar que los riesgos se mitigan en la medida de lo posible.

Reputación de marca

Las marcas del Grupo tienen un valor comercial muy significativo. La erosión de las marcas como consecuencia de un hecho aislado o de una serie de acontecimientos puede perjudicar nuestra posición de liderazgo con los clientes y, en última instancia, afectar a nuestros ingresos y rentabilidad futuros.

Competencia

Los mercados en los que operamos son altamente competitivos. Nos enfrentamos a la competencia de otras líneas aéreas en nuestras rutas, así como a la de vuelos indirectos, servicios *chárter* y otras formas de transporte. Un aumento de la capacidad de los competidores superior al aumento de la demanda podría afectar significativamente a nuestros márgenes.

Algunos de estos competidores tienen estructuras de costes inferiores a las nuestras, u otras ventajas competitivas como el apoyo estatal en forma de subvenciones o protección frente a insolvencia.

Los descuentos en billetes de la competencia han tenido un efecto históricamente negativo para nuestros resultados, dado que generalmente debemos responder ante las tarifas de los competidores para mantener el tráfico de pasajeros.

Nuestro sólido posicionamiento en el mercado global, nuestra red, alianzas y la base de clientes diversificada siguen haciendo frente a este riesgo.

Consolidación y desregulación

Como se ha indicado, el mercado de líneas aéreas es altamente competitivo y las condiciones actuales harán necesaria una racionalización que incluirá la desaparición de aerolíneas y la consolidación de otras líneas. Las fusiones y adquisiciones entre competidores pueden afectar negativamente a nuestra posición en el mercado y nuestros beneficios.

La fusión entre British Airways e Iberia y el acuerdo de negocio conjunto entre British Airways, American Airlines e Iberia para rutas trasatlánticas suponen riesgos de ejecución, como el del cumplimiento de los ingresos previstos y de las sinergias de costes. La ejecución de sinergias está inherentemente sujeta a las relaciones industriales, la pérdida de ingresos y la gestión del riesgo. El equipo de dirección cuenta con un sólido programa de integración para el caso de la fusión y acuerdos de negocio conjuntos dirigidos a abordar estos riesgos.

Algunos de los mercados en los que operamos siguen regulados por el Estado, que puede controlar la capacidad o restringir la entrada al mercado. La relajación de dichas restricciones, si bien crea oportunidades de crecimiento para nosotros, puede perjudicar nuestros márgenes.

Financiación con deuda

Tenemos una carga de deuda sustancial que hay que devolver o reemplazar. Nuestra capacidad de financiar las operaciones corrientes, las adquisiciones de aeronaves comprometidas y los planes de crecimiento futuro de la flota son vulnerables a varios factores, incluidas las condiciones financieras del mercado. Aunque casi todos nuestros compromisos de capital futuros están relacionados con activos ya financiados, no puede garantizarse que la industria aeronáutica vaya a seguir siendo atractiva para los mercados financieros en el futuro.

El Comité de tesorería del Grupo revisa periódicamente la posición financiera del Grupo. Los resultados de esas revisiones se comentan con la dirección y se toman las medidas oportunas.

Condiciones económicas

Nuestros ingresos son muy sensibles a las condiciones económicas de los mercados en los que operamos. El deterioro de economías nacionales o de la economía mundial puede afectar de forma importante a nuestra posición financiera.

Las complejidades operativas inherentes a nuestra actividad, unidas al entorno altamente regulado y competitivo de la industria aeronáutica, nos exponen a una serie de riesgos significativos. Hemos dado prioridad a mitigar esos riesgos, aunque muchos de ellos escapan a nuestro control; por ejemplo, los cambios de regulación gubernamental, los actos terroristas, las condiciones climatológicas adversas, las pandemias y la disponibilidad de financiación en los mercados financieros.

El Comité de dirección de IAG revisa periódicamente las previsiones de ingresos del Grupo. Los resultados de esas revisiones se comentan con la dirección y se toman las medidas adecuadas.

Relaciones laborales

Nuestros empleados se agrupan en sindicatos fuertes. La negociación colectiva se realiza de forma periódica y una ruptura del proceso de negociación puede dar lugar a la suspensión de las operaciones y afectar negativamente al rendimiento del negocio. Nuestro esfuerzo constante por gestionar los costes laborales aumenta el riesgo en esta área.

Interrupción de la red a largo plazo provocada por un hecho específico

Son varios los hechos que pueden dar lugar a una interrupción de la red a largo plazo o a un descenso de los ingresos. Entre los posibles escenarios ilustrativos: una interrupción importante del sistema de transporte público, la pérdida total o parcial del uso de terminales de aeropuertos como Heathrow, Madrid Barajas o New York JFK, condiciones climatológicas adversas (como nieve, niebla o cenizas volcánicas), actuación en el control del tráfico aéreo generalizada o coordinada, guerras, conflictos civiles o terrorismo. Una interrupción prolongada de la red puede provocar pérdidas considerables de ingresos y costes adicionales. La dirección tiene planes sólidos de continuidad del negocio dirigidos a mitigar esos riesgos en la medida posible.

Fallo de un sistema crítico informático

Dependemos de los sistemas informáticos en la mayoría de nuestros procesos de negocio principales. El fallo de un sistema clave puede dar lugar a una suspensión significativa de nuestras operaciones o a pérdidas de ingresos, o ambas cosas. Existen planes de control de sistemas, recuperación en caso de desastre y continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de sistemas críticos informáticos.

Fluctuación de precios del combustible, divisas y tipos de interés

En 2010 utilizamos aproximadamente 7,4 millones de toneladas de combustible. La volatilidad del precio del petróleo y productos derivados del petróleo puede perjudicar considerablemente nuestros resultados operativos. El riesgo de precios se cubre parcialmente con la compra de petróleo y derivados del petróleo en los mercados a plazo, lo que puede generar pérdidas o ganancias.

El Grupo está expuesto al riesgo de divisa sobre los ingresos, compras y préstamos tomados en moneda extranjera. El Grupo trata de reducir la exposición a divisas derivada de las operaciones realizadas en las distintas divisas aplicando una política de cobertura, en la medida posible, de cobros y pagos en cada divisa individual, y vendiendo el importe sobrante o comprando el importe que falta en sus obligaciones en divisa.

El Grupo está expuesto al incumplimiento de los contratos financieros por parte de las contrapartes en actividades como la cobertura de combustible y divisas. El incumplimiento por parte de las contrapartes puede dar lugar a pérdidas financieras.

El grupo IAG está expuesto a subidas de los tipos de interés cuando su deuda a tipos de interés variable en una divisa específica excede de los depósitos de efectivo a tipos de interés variable en esa divisa. También está expuesto a los cambios de los tipos de interés, ya que la deuda a tipo fijo futura, necesaria para cumplir los compromisos de compra de inmovilizado, puede encarecerse en relación a los mercados de tipos de interés.

El Comité de tesorería del Grupo revisa periódicamente la posición de combustible y divisas del Grupo. Los resultados de esas revisiones se comentan con la dirección y se toman las medidas oportunas.

Gobierno corporativo

La estructura de gobierno del grupo IAG implementada en el momento de la fusión de BA e Iberia tiene unas características complejas, entre ellas estructuras nacionales destinadas a proteger las rutas de BA e Iberia y sus licencias operativas, y garantías de protección de los intereses específicos de estas compañías. Esta estructura de gobierno puede obstaculizar la capacidad de decisión del grupo IAG y, por consiguiente, el rendimiento financiero del Grupo.

Intervención estatal

La regulación de la industria aeronáutica cubre muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo en rutas, acceso a *slots* de aeropuertos, seguridad y controles medioambientales. Nuestra capacidad de cumplir la normativa e influir en ella es clave para mantener nuestro rendimiento operativo y financiero.

Los planes gubernamentales de aumentar de forma significativa los impuestos medioambientales, como la introducción de un impuesto "per-plane" (por avión), el sistema de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea y la posibilidad de que se establezcan otros impuestos medioambientales pueden afectar significativamente a la demanda de viajes aéreos o reducir el margen de beneficio por billete, o ambas cosas. Esos impuestos también pueden beneficiar a nuestros competidores, al reducir el coste relativo de operar desde sus hubs.

Restricciones de infraestructuras

El grupo IAG depende de las decisiones y cambios adoptados respecto a las políticas de infraestructuras por parte de los gobiernos, reguladores u otros organismos y puede verse afectado por ellos; estos cambios o decisiones escapan al control del grupo IAG.

Sin la expansión en Heathrow de la capacidad que aportaría una pista adicional, y dado que todas las pistas son comunes a todas las terminales, sería difícil para British Airways incrementar su capacidad en este aeropuerto debido al nivel de tráfico del mismo.

Riesgo de proveedores clave

Dependemos de los proveedores en algunos procesos fundamentales de negocio y para acceder a determinados activos básicos del negocio. El incumplimiento por un proveedor clave de sus obligaciones contractuales o la negociación fallida de condiciones que sigan siendo satisfactorias con los proveedores pueden dar lugar a interrupciones significativas de nuestras operaciones.

Pandemias

Si se produce un brote importante de gripe porcina u otra enfermedad infecciosa, habrá un descenso de plantilla que puede afectar considerablemente a las operaciones. Los clientes corporativos clave pueden reducir la frecuencia de sus viajes, lo que perjudicaría significativamente las ventas. Durante el último brote de gripe porcina pusimos en marcha nuestro programa de continuidad de negocio en caso de pandemia.

Tasas de aterrizaje y gastos de seguridad

Los costes de aeropuerto, tránsito y aterrizaje y los gastos o iniciativas de seguridad suponen un importante coste operativo para British Airways e Iberia y afectan a las operaciones. Aunque algunos de los costes de aeropuerto y seguridad se trasladan a los pasajeros en forma de recargo, no todos se repercuten.

No puede garantizarse que estos costes no vayan a aumentar, o que el grupo IAG no vaya a tener que asumir nuevos costes en el Reino Unido, España u otros países. Además, podrían incrementarse los costes y la normativa relacionados con la seguridad en aeropuertos del Reino Unido, España y otros países, sobre todo en EE. UU., concretamente en caso de ataques terroristas.

Incidentes de seguridad

La seguridad de nuestros clientes y empleados es uno de nuestros valores fundamentales. La no prevención o respuesta eficaz a un incidente de seguridad grave puede afectar negativamente a nuestras operaciones y nuestro rendimiento financiero.

Estacionalidad

Si la demanda de viajes aéreos disminuyera o las operaciones aéreas se vieran significativamente afectadas por un hecho o circunstancia determinada durante el periodo (por ejemplo, litigios con empleados o un incidente de terrorismo), el efecto sobre los resultados del ejercicio financiero correspondiente podría ser desproporcionado.

Partes vinculadas

En la Nota 18 de los estados financieros resumidos consolidados se incluye información sobre partes vinculadas.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros Intermedios Semestrales Resumidos Consolidados
1 de enero - 30 de junio 2011

La cuenta de resultados y el estado de flujos de efectivo consolidados de IAG a 30 de junio de 2011 refleja los resultados de BA y de IAG (la Compañía) correspondientes al periodo semestral terminado el 30 de junio de 2011 y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero y el 30 de junio de 2011; las comparativas de IAG a 30 de junio de 2010 sólo se refieren a los resultados de BA. El balance de situación de IAG a 30 de junio de 2011 refleja la situación financiera consolidada de BA, IAG (la Compañía) e Iberia; la comparativa del balance de IAG a 31 de diciembre de 2010 sólo se refiere a BA.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA DE IAG

Semestre finalizado a 30 de junio

Millones de euros No Auditada	Antes de partidas extra- ordinarias 2011	Partidas extraordi- narias	Total 2011	2010
Ingresos de pasaje	6.269		6.269	3.753
Ingresos de carga	578		578	369
Otros ingresos	690		690	204
Total ingresos	7.537		7.537	4.326
Gastos de personal	1.838		1.838	1.133
Gastos de combustible	2.309	61	2.370	1.313
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	736		736	534
Tasas de aterrizaje y de navegación	564		564	332
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	528		528	307
Gastos de alquileres, informática y otros gastos	430		430	336
Gastos comerciales	343		343	172
Depreciación, amortización y deterioro	481		481	413
Gastos de arrendamiento operativo de flota	183	(5)	178	39
Diferencias de tipo de cambio	-		-	(7)
Total gastos de las operaciones	7.412	56	7.468	4.572
Beneficios/(pérdidas) de de las operaciones	125	(56)	69	(246)
Gastos financieros	(117)		(117)	(108)
Ingresos financieros	35		35	9
Abonos/(cargos) por conversión de préstamos en moneda extranjera	20		20	(36)
(Pérdidas) / ganancias de derivados de combustible	1		1	(12)
Abono/(cargo) neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	(16)		(16)	(2)
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	(12)		(12)	(20)
Beneficio/(pérdida) resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	1	83	84	(1)
Abono (cargo) por financiación neta correspondiente a pensiones	14		14	15
Beneficio/ (pérdida) antes de impuestos	51	27	78	(401)
Impuestos	20		20	59
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	71	27	98	(342)
Atribuible a:				
Accionistas de la sociedad dominante	61		88	(352)
Intereses minoritarios	10		10	10
	71		98	(342)
Beneficio básico por acción			4,7	(30,5)
Beneficio diluido por acción			4,3	(30,5)

ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO DE IAG

Millones de euros	2011	2010
Beneficio/(pérdida) del semestre	98	(342)
Variaciones en el valor razonable de derivados mantenidos como cobertura de flujos de efectivo	73	(104)
Variaciones en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	(10)	10
Participación de otros movimientos en reservas de empresas asociadas	-	25
Beneficios/(pérdidas) por diferencias de cambio	(4)	70
Total Ingresos/ (gastos) reconocidos del semestre, neto de impuestos	157	(341)
El resultado global total es atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	158	(372)
Intereses minoritarios	(1)	31
	157	(341)

Las partidas incluidas en el estado de resultado global consolidado anterior se presenta neto de impuestos.

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO DE IAG

Millones de euros No Auditada	30 de junio 2011	31 de diciembre 2010
Activo no corriente		
Inmovilizado material	8.851	8.080
Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio	1.360	336
Inversiones en empresas asociadas	150	287
Activos financieros disponibles para la venta	545	77
Activos derivados de retribuciones a empleados	951	676
Instrumentos financieros derivados	41	22
Activos por impuesto diferido	631	-
Otros activos no corrientes	104	48
Total activo no corriente	12.633	9.526
Activo corriente		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	21	39
Existencias	382	115
Deudores comerciales	1.344	453
Otros activos corrientes	504	306
Instrumentos financieros derivados	239	156
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.517	1.381
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.674	917
Total activo corriente	6.681	3.367
Total activo	19.314	12.893
Fondos propios		
Capital suscrito	928	323
Prima de emisión	5.280	1.049
Acciones propias	(18)	(4)
Otras reservas	(1.220)	1.222
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante	4.970	2.590
Intereses minoritarios	224	235
Total patrimonio neto	5.194	2.825
Pasivos no corrientes		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.242	4.114
Obligaciones de retribuciones a empleados	252	258
Pasivo por impuesto diferido	1.066	928
Otras provisiones destinadas a pasivos y gastos	1.331	194
Instrumentos financieros derivados	69	4
Otros pasivos a largo plazo	594	362
Total pasivos no corrientes	7.554	5.860
Pasivos corrientes		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	429	538
Acreedores y otras cuentas por pagar	5.720	3.314
Instrumentos financieros derivados	52	11
Impuesto corriente a pagar	169	12
Provisiones a corto plazo destinadas a pasivos y gastos	196	333
Total pasivos corrientes	6.566	4.208
Total pasivo	14.120	10.068
Total patrimonio neto y pasivo	19.314	12.893

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CONSOLIDADO DE IAG**

Correspondientes al semestre terminado el 30 de junio de 2011

Millones de euros No Auditada	Capital emitido	Prima de emisión	Acciones propias	Otras ⁽¹⁾ reservas	Total	Intereses minoritarios	Total patrimo nio neto
A 1 de enero de 2011	-	-	-	1.088	1.088	235	1.323
Acciones emitidas durante el periodo	928	5.280	(18)	(2.470)	3.720	-	3.720
Total del resultado global del periodo, neto de impuestos	-	-	-	158	158	(1)	157
Coste del pago sobre acciones	-	-	-	8	8	-	8
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
A 30 de junio de 2011	928	5.280	(18)	(1.220)	4.970	224	5.194

1) El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 1.201 millones de euros.

Semestre cerrado a 30 de junio de 2010

Millones de euros	Capital emitido	Prima de emisión	Acciones propias	Otras ⁽¹⁾ reservas	Total	Intereses minoritarios	Total patrimo nio neto
A 1 de enero de 2010	323	1.049	(7)	959	2.324	224	2.548
Total del resultado global del periodo, neto de impuestos	-	-	-	(372)	(372)	31	(341)
Coste del pago sobre acciones	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	2	(2)	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
A 30 de junio de 2010	323	1.049	(5)	584	1.951	245	2.196

1) El saldo final incluye ganancias retenidas de 772 millones de euros.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DE IAG

Millones de euros No Auditada	Semestre finalizado a 30 de junio		Mejor / (peor)
	2011	2010	
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
Beneficios / (pérdidas) de explotación	69	(246)	315
Depreciación, amortización y deterioro	481	413	68
Variación del capital circulante	488	414	74
Pagos por reestructuración			
Resolución de la investigación de competencia desleal	(168)	(3)	(165)
Otros movimientos distintos a efectivo	25	(2)	27
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones	(157)	-	(157)
Intereses pagados	(102)	(88)	(14)
Otros	(4)	(2)	(2)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	632	486	146
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(358)	(291)	(67)
Venta de inmovilizado material	23	19	4
Efectivo adquirido en combinación de negocios (neto de ingresos obtenidos)	689	(10)	699
Intereses percibidos	28	6	22
Ingreso / (disminución) de otros depósitos remunerados a corto plazo	(338)	142	(480)
Adquisición de acciones propias	(19)	-	(19)
Otros movimientos de inversión netos	310	(2)	312
Salida neta de efectivo netos de las actividades de inversión	335	(136)	471
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Préstamos a largo plazo	218	258	(40)
Amortización de préstamos	(175)	(86)	(89)
Amortización de arrendamientos financieros	(218)	(252)	34
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	(1)	1
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	(10)	(10)	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	(185)	(91)	(94)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	782	259	523
Diferencias netas por cambio de divisas	(25)	146	(171)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	917	585	332
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	1.674	990	684
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.517	1.155	1.362
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	4.191	2.145	2.046

⁽¹⁾El efectivo restringido de 74 millones de euros (diciembre de 2010: 0 euros) se compone del efectivo depositado por British Airways en una cuenta bancaria que no está disponible para su uso general por parte del Grupo. El efectivo depositado se utilizará para satisfacer los términos y condiciones de un acuerdo de financiación con los administradores del plan de pensiones de prestaciones definidas de British Airways siendo el correspondiente saldo devuelto al Grupo. El importe final necesario para alcanzar el acuerdo con los administradores del plan de pensiones está aún por determinar pero esta cantidad no será superior a los 74 millones de euros anteriormente mencionados.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Correspondientes al semestre terminado el 30 de junio de 2011

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías por la que se creaba un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa. Como consecuencia de la fusión, se creó International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo"), que aglutina los intereses de ambos grupos de líneas aéreas. IAG es una sociedad española registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

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

Los estados financieros semestrales resumidos consolidados del Grupo correspondientes al semestre terminado el 30 de junio de 2011 fueron preparados sobre las bases de "empresa en marcha", de acuerdo con la norma NIC 34, fueron formulados para su publicación por el Consejo de Administración el 28 de julio de 2011. Los estados financieros semestrales resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas anuales de la Sociedad dominante y no están auditados. A efectos comparativos respecto al ejercicio anterior, IAG ha tomado los resultados de explotación y la posición financiera de British Airways.

Para la elaboración de los presentes estados financieros consolidados resumidos se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en los estados financieros de British Airways correspondientes a los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2010. Los estados financieros de British Airways correspondientes a los nueve meses terminados el 31 de diciembre de 2011 se han depositado en el Registro Mercantil de Inglaterra y Gales y se elaboran con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRIC) del International Accounting Standard Board (IASB). En lo sucesivo, las referencias a las "NIIF" incluidas en este documento deben entenderse como referencias a las NIIF adoptadas por la UE.

Como consecuencia de la combinación de negocios, el Grupo ha ampliado la descripción de la política contable que emplea en relación con las partidas extraordinarias.

¹⁾ A los efectos de los presentes estados financieros, las NIIF incluyen también las Normas Internacionales de Contabilidad (International Accounting Standards).

2. POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables y los métodos de cálculo adoptados son consistentes con los empleados en los estados financieros correspondientes al período terminado el 31 de diciembre de 2010, tal y como se describe en los estados financieros de British Airways Plc (www.iairgroup.com), excepto en lo que se menciona a continuación.

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y enmiendas, con efecto a partir del 1 de enero de 2011.

NIIF 3 (Enmienda), "Combinaciones de negocios"; efectiva para periodos contables iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). La enmienda explica con mayor claridad que la orientación relativa a la opción de valorar los intereses minoritarios al valor razonable o a la parte proporcional del patrimonio neto de la sociedad adquirida es aplicable únicamente a instrumentos que presentan una participación accionarial y confieren a los titulares el derecho a una parte proporcional de los activos netos en caso de liquidación.

NIIF 7 (Enmienda) "Instrumentos financieros: Desgloses"; efectiva para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda incluye varias aclaraciones relacionadas con la divulgación de instrumentos financieros.

NIC 1 (Enmienda) "Presentación de estados financieros"; efectiva para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda permite, para cada partida del patrimonio neto, que la presentación del análisis desglosado por conceptos pueda incluirse en el estado de cambios en el patrimonio neto o en las notas a los estados financieros.

NIC 34 (Enmienda) "Elaboración de estados financieros intermedios"; efectiva para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda clarifica la directriz relativa a la información que debe darse en relación con hechos y transacciones relevantes, entre ellos cambios en las valoraciones al valor razonable y la obligación de actualizar la información pertinente respecto al informe anual más reciente.

NIC 24 (Enmienda) "Transacciones entre partes vinculadas"; efectiva para periodos contables iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda clarifica la definición de relaciones entre partes vinculadas, destacando especialmente las relaciones con personas y personal directivo clave. La enmienda también permite que las entidades puedan estar exentas de los requisitos de divulgación en el caso de realizar transacciones con un gobierno, cuando dichas entidades estén controladas, controladas conjuntamente o reciban una influencia significativa de ese gobierno.

NIC 32 (Enmienda) "Instrumentos financieros: Presentación"; efectiva para periodos contables iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda permite que las emisiones de derechos y ciertas opciones o warrants puedan clasificarse como instrumentos de patrimonio neto, siempre y cuando los derechos se confieran de forma proporcional a todos los titulares existentes de la misma clase de instrumentos de patrimonio neto no derivados de la entidad, a efectos de adquirir un número determinado de instrumentos de patrimonio neto propios de la entidad por una cuantía fija en cualquier divisa.

IFRIC 14 (Enmienda) "Pagos anticipados de la obligación de mantener un nivel mínimo de financiación"; efectiva para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2011 (inclusive). Esta enmienda permite que el pago anticipado de futuros costes por parte de la entidad sea reconocido como un activo de pensiones; el Grupo no está sujeto a obligaciones mínimas de financiación.

Las demás enmiendas, derivadas de las mejoras introducidas en las NIIF, relacionadas con las siguientes normas no tuvieron ningún efecto en las políticas contables, la posición financiera o el resultado del Grupo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS (continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

2. POLÍTICAS CONTABLES (continuación)

NIIF 3 Combinaciones de negocios. Se explicita que las contrapartidas contingentes derivadas de una combinación de negocios anterior a la adopción de NIIF 3 (en su versión revisada en 2008) se contabilizan con arreglo a la NIIF 3 (2005),

NIIF 3 Combinaciones de negocios. Establece las adjudicaciones de pagos basados en acciones sustituidos voluntariamente y no sustituidos y sus tratamientos contables en el contexto de una combinación de negocios.

NIC 27 Estados financieros consolidados y separados. Se aplican los requisitos de transición establecidos en NIC 27 (en su versión revisada en 2008) a las normas enmendadas posteriormente.

NIIF 13 Programas de fidelidad de clientes. En la determinación del valor razonable de méritos de adjudicación, la entidad tendrá en cuenta los descuentos e incentivos que en su defecto se ofrecerían a los clientes que no participan en el programa de fidelidad.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna otra norma, interpretación o enmienda que se hayan emitido pero que aún no estén vigentes.

Partidas extraordinarias

Las partidas extraordinarias son aquellas que, en opinión del equipo directivo, deben declararse aparte por motivo de su tamaño y su incidencia. La columna "Partidas extraordinarias" de la cuenta de resultados recoge principalmente el impacto de las transacciones asociadas a combinaciones de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones recurrentes de la Compañía.

Entre dichas transacciones figuran las partidas de efectivo, como los costes incurridos para llevar a efecto las operaciones, y las partidas distintas al efectivo, como las plusvalías o minusvalías contables reconocidas en la cuenta de resultados que no tienen incidencia económica para el Grupo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS (continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías por la que se creaba un nuevo grupo de líneas aéreas líder en Europa. Como consecuencia de la fusión, se creó IAG, que aglutina los intereses de ambos grupos de líneas aéreas. IAG es una sociedad española registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010.

El Grupo prevé generar unas sinergias anuales de aproximadamente 400 millones de euros al final de su quinto ejercicio, beneficiando con ello a sus accionistas, clientes y empleados. IAG combinará las posiciones de liderazgo que ostentan ambas compañías en el Reino Unido y España, y reforzará su ya fuerte presencia en los mercados internacionales de largo recorrido, conservando al mismo tiempo las marcas y operaciones específicas de cada aerolínea.

Condiciones principales

Conforme al acuerdo de la fusión, los accionistas de British Airways recibieron una acción ordinaria nueva de IAG por cada acción ordinaria existente de British Airways, y los accionistas de Iberia recibieron 1,0205 acciones ordinarias nuevas de IAG por cada acción ordinaria existente de Iberia. Una vez finalizada la operación, los accionistas de British Airways disponían un 56% de las acciones de IAG y los accionistas de Iberia un 44%.

Con anterioridad al 21 de enero de 2011, British Airways poseía un 13,15% del capital de Iberia (13,55% tras la cancelación de acciones en cartera de ésta), e Iberia un 9,98% del capital social emitido de British Airways. Tras la fusión, las posiciones cruzadas entre British Airways e Iberia se mantuvieron o actualizaron con los mismos derechos económicos y de voto.

A efectos contables, se considera que British Airways es el adquirente de Iberia. El valor de IAG se determinó sobre la base del valor razonable de British Airways, calculado a partir de la capitalización bursátil de British Airways al cierre de la sesión del 20 de enero de 2011: 3.346 de euros (2.825 de libras) repartidos en 1.154 millones de acciones ordinarias en circulación. El precio de compra de Iberia se calculó sobre la base de los ratios de fusión acordados y el valor de IAG en la fecha de la operación.

	21 de enero
Millones de euros	2011
Valor de IAG	
Valor razonable de British Airways	3.862
Participación de Iberia en British Airways	(385)
	3.477
Participación de British Airways en IAG (%)	56
Valor de IAG	6.209
Precio de compra	
Valor de IAG	6.209
Participación de Iberia en IAG (%)	44
	2.732
Participación de British Airways en Iberia a valor de mercado	370
Precio de compra	3.102

Adquisición por etapas

Como consecuencia de la inversión inicial de British Airways en Iberia, se consideró que la combinación de negocios del Grupo se había realizado por etapas. Por lo tanto, el Grupo se vio obligado a revalorizar su inversión inicial en Iberia al valor razonable en la fecha de adquisición en la cuenta de resultados, que dio lugar a una plusvalía no monetaria de 83 millones de euros. Durante el semestre terminado el 30 de junio de 2011, el Grupo registró la plusvalía en la columna "Partidas extraordinarias" de la cuenta de resultados.

Derivados e instrumentos financieros

El 21 de enero de 2011, Iberia tenía una cartera de coberturas de flujos de efectivo que le reportó un beneficio neto, valorado a precios de mercado, de 67 millones de euros que se registró en el epígrafe "otras reservas" en el balance (de dichas coberturas se prevé cancelar 78 millones de euros en 2011). Cuando se cancelen las posiciones de cobertura antedichas, Iberia reclasificará el beneficio de otras reservas a la cuenta de resultados.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS (continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS (CONTINUACIÓN)

Sin embargo, a tenor de lo dispuesto en la NIIF 3 (revisada), IAG no puede registrar este saldo de otras reservas previo a la adquisición en sus estados financieros consolidados, quedando así obligada a registrar los costes de combustible y de arrendamiento operativo de flota sin descontar las coberturas de flujos de efectivo contratadas con anterioridad a la adquisición. En el semestre analizado, esto se ha traducido en un aumento no monetario del gasto en combustible de 61 millones de euros, y en una reducción no monetaria de los gastos de arrendamiento operativo de flota de 5 millones de euros. Desde la perspectiva del Grupo, IAG percibió un beneficio neto en efectivo de 56 millones de euros derivado de las coberturas previas a la adquisición en el semestre.

El impacto para el ejercicio completo será un aumento no monetario del gasto en combustible de 89 millones de euros, y una reducción no monetaria de los gastos de arrendamiento operativo de flota de 11 millones de euros. Desde la perspectiva del Grupo, IAG percibirá un beneficio neto en efectivo de 78 millones de euros derivado de las coberturas previas a la adquisición en el ejercicio completo. Durante el semestre terminado el 30 de junio de 2011, el Grupo registró el impacto no monetario de las coberturas de flujos de efectivo en la columna "Partidas extraordinarias" de la Cuenta de Resultados.

A 30 de junio de 2011 los valores razonables de los activos, pasivos y fondo de comercio adquiridos se han determinado con carácter provisional, a la espera de que concluya la evaluación posterior de los activos materiales e inmateriales y de los impuestos diferidos. Los valores provisionales no se han registrado en las partidas individuales de activos y pasivos del Balance de Situación del Grupo. El exceso del precio de adquisición sobre el valor en libros de los activos ha sido incluido dentro de la partida "Activos inmateriales y exceso del precio de adquisición sobre el valor en libros" en el Balance de Situación. Este valor se muestra neto de los correspondientes impuestos diferidos.

El Grupo ha registrado una depreciación en los valores razonables provisionales de los inmobilizaciones materiales y otros activos depreciables basándose en la vida útil restante esperada para dichos activos. No obstante, cualquier movimiento en el valor razonable provisional de los activos depreciables dará lugar a un ajuste en la Cuenta de Resultados de este cargo por depreciación desde la fecha de la adquisición.

Los activos y pasivos resultantes de la adquisición fueron los siguientes:

VALOR RAZONABLE PROVISIONAL

Millones de euros	Importe contable de la sociedad adquirida	Valor razonable provisional
Efectivo y activos líquidos equivalentes	689	689
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.175	1.175
Deudores comerciales ⁽¹⁾	568	568
Existencias	215	215
Otros activos corrientes	201	201
Inmovilizado material	1.264	1.369
Inmovilizado inmaterial y exceso restante de valor razonable sobre precio de compra ⁽²⁾	45	1.006
Inversiones en empresas asociadas	157	157
Otros activos no corrientes	1.254	1.254
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	(462)	(462)
Acreedores y otras cuentas por pagar	(1.550)	(1.550)
Otros pasivos corrientes	(184)	(184)
Provisiones y devengos no corrientes	(1.203)	(1.265)
Otros pasivos no corrientes	(456)	(456)
Activos netos identificables adquiridos	1.713	2.717

⁽¹⁾ El importe contractual bruto de deudores comerciales asciende a 603 millones de euros, del que se espera recuperar un 94%.

⁽²⁾ Incluido dentro de activos inmateriales se encuentran los valores razonables provisionales de las marcas (306 millones de euros) y los acuerdos con franquicias (75 millones de euros). La determinación de los valores provisionales de los derechos de despegue y aterrizaje y el programa de viajero frecuente no se ha finalizado todavía. El exceso de valor razonable sobre el precio de adquisición se muestra neto de los correspondientes impuestos diferidos

Los costes de transacción de 58 millones de euros se registraron en la cuenta de resultados correspondiente al periodo terminado el 31 de diciembre de 2010 dentro del epígrafe "gastos de alquileres, informática y otros gastos". No han surgido costes significativos durante el semestre terminado el 30 de junio de 2011.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS (continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

4. ESTACIONALIDAD

El negocio del Grupo es sumamente estacional, registrándose la mayor demanda en los meses de verano. Por consiguiente, normalmente cabe esperar que los ingresos y beneficios de de las operaciones sean más altos en el segundo semestre del ejercicio que en el primer semestre.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

5. INFORMACIÓN SEGMENTADA

a. Segmentos de negocio

British Airways e Iberia se gestionan como sociedades operativas independientes. Las operaciones de pasaje y carga de cada sociedad se gestionan como una única unidad de negocio. Se ha establecido que el principal responsable de decisiones operativas, encargado de asignar recursos y de evaluar el rendimiento de los segmentos de explotación, es el Comité directivo de IAG. Las decisiones de asignación de recursos por parte de dicho Comité se basan en la rentabilidad de las rutas, que tiene en cuenta los aspectos económicos de las rutas y los tipos de aviones, en función principalmente de los datos económicos de pasaje con una referencia reducida a la demanda de carga. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados. Por lo tanto, basándose en el tratamiento contable adoptado por el Grupo respecto a las operaciones de pasaje y carga de la red y en la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos, el Grupo cuenta con dos (2010: uno) segmentos operativos sobre los que debe informarse a efectos de los estados financieros, que se presentan como British Airways e Iberia.

Correspondientes al semestre terminado el 30 de junio

Millones de euros	2011			Total	2010
	British Airways	Iberia	No asignados		
Ingresos					
Ingresos externos	5.443	2.094	-	7.537	4.326
Ingresos entre segmentos	(18)	34	14	30	-
Ingresos por segmento	5.425	2.128	14	7.567	4.326
Beneficios/(pérdidas) de las operaciones ⁽¹⁾	210	(78)	(63)	69	(246)
Depreciación y amortización	(395)	(81)	(5)	(481)	(413)

⁽¹⁾ El segmento "No asignados" incluye unas partidas extraordinarias de 56 millones de euros (2010: 0 euros).

Los activos tangibles por segmento corresponden a 7.626 millones de euros para British Airways y 1.225 millones de euros para Iberia.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

5. INFORMACIÓN SEGMENTADA (continuación)
b. Segmentos geográficos – por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado a 30 de junio	
	2011	2010
Reino Unido	2.571	1.992
España	1.003	51
EE.UU.	1.157	816
Resto del mundo	2.806	1.467
Ingresos	7.537	4.326

- c. Segmentos geográficos – por activos

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
A 30 de junio de 2011		
Reino Unido	7.536	289
España	987	1.035
No asignados	328	36
Total	8.851	1.360
A 31 de diciembre de 2010		
Reino Unido	7.976	299
España	-	-
No asignados	104	37
Total	8.080	336

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

6. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Semestre finalizado a 30 de junio	
	2011	2010
Gastos financieros:		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	96	99
Actualización del descuento financiero sobre provisiones ⁽¹⁾	1	13
Intereses capitalizados	(1)	(1)
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	2	(3)
Gastos por diferencias de cambio en activos financieros no corrientes	19	-
Total gastos financieros	117	108
Ingresos financieros:		
Intereses resultantes de otros depósitos remunerados	35	9
Total ingresos financieros	35	9
Financiación de pensiones:		
Ingresos / (gastos) financieros netos correspondientes a pensiones	29	(46)
Amortización de pérdidas actuariales superiores a la banda de fluctuación	(15)	(36)
Efecto del techo de activos (APS)	-	97
Total ingresos financieros correspondientes a pensiones	14	15

⁽¹⁾ Eliminación del descuento financiero realizado sobre provisiones por la investigación de competencia desleal, y de las provisiones de reestablecimiento y devolución.

7. IMPUESTOS

El Grupo opera en varios países y, en consecuencia, está obligado a declarar impuestos con arreglo a la legislación tributaria aplicable de dichos países.

El crédito fiscal devengado en el semestre finalizado el 30 de junio de 2011 es de 20 millones de euros (30 de junio de 2010: 59 millones de euros). El 31 de marzo de 2011 se promulgó, con carácter sustantivo, una revisión de la ley británica del impuesto sobre sociedades, por la cual el principal tipo impositivo aplicado en dicho impuesto se reduce del 27 al 26% a partir del 1 de abril de 2011, reduciéndose un 1% anual adicional hasta alcanzar el 25% el 1 de abril de 2012.

La reducción del tipo aplicado en el impuesto de sociedades reduce el pasivo por impuesto diferido a 30 de junio de 2011 en 41 millones de euros.

Excluyendo el ajuste no recurrente derivado de reducción del tipo del impuesto de sociedades (41 millones de euros reflejado en la cuenta de resultados), el tipo impositivo efectivo durante el semestre fue del 27%.

8. BENEFICIOS POR ACCIÓN

Los beneficios básicos por acción para el semestre terminado el 30 de junio de 2011 se han calculado utilizando una media ponderada de 1.848.346.546 acciones ordinarias, ajustada por el número de acciones retenidas a efectos de atender los Planes de Acciones para Empleados. Los beneficios diluidos por acción para el semestre terminado el 30 de junio de 2011 se han calculado utilizando una media ponderada de 2.050.619.506 acciones ordinarias.

El número de acciones en circulación a 30 de junio de 2011 era de 1.855.369.557, todas ellas ordinarias de 50 céntimos cada una (30 de junio de 2010: 1.153.660.801 acciones ordinarias de 25 peniques cada una).

9. DIVIDENDOS

Los Administradores declaran que no se pagó ningún dividendo durante el semestre terminado el 30 de junio de 2011 (30 de junio de 2010: 0 euros).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

10. INMOVILIZADO MATERIAL E INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Semestre terminado el 30 de junio de 2011		
Valor neto contable a 1 de enero de 2011	8.080	336
Altas	353	1.012
Adquiridos mediante combinaciones de negocios	1.264	45
Bajas	(7)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(462)	(19)
Movimientos por cambio de divisas	(377)	(14)
Valor neto contable a 30 de junio de 2011	8.851	1.360
Semestre terminado el 30 de junio de 2010		
Valor neto contable a 1 de enero de 2010	7.784	299
Altas	356	10
Bajas	2	(2)
Pagos en curso	(20)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(408)	(5)
Movimientos por cambio de divisas	740	26
Valor neto contable a 30 de junio de 2010	8.454	328

Las compras de inmovilizado autorizado y contratado pero aún no registrado en los estados financieros asciende a 4.954 millones de euros en relación con los compromisos del Grupo (31 de diciembre de 2010: 4.831 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compras de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses y están expuestos a fluctuaciones de los tipos de cambio.

11. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA

El detalle de los instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2011 y 31 de diciembre de 2010 por tipo y clasificación es el siguiente:

Millones de euros	Préstamos y partidas a cobrar	Otros Activos Financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos Financieros Disponibles para la venta	Total
A 30 de junio de 2011					
Activos financieros no corrientes					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	545	545
Instrumentos financieros derivados	-	-	41	-	41
Otros activos financieros no corrientes	104	-	-	-	104
Total activos financieros no corrientes	104	-	41	545	690
Activos financieros corrientes					
Deudores comerciales	1.344	-	-	-	1.344
Otros activos financieros corrientes	223	-	-	-	223
Instrumentos financieros derivados	-	-	239	-	239
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.517	-	-	-	2.517
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.674	-	-	-	1.674
Total activos financieros corrientes	5.758	-	239	-	5.997

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS (continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

11. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA (continuación)

A 30 de junio de 2011	Débitos y Partidas a pagar	Otros Pasivos Financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Total
Millones de euros				
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.242	-	-	4.242
Instrumentos financieros derivados	-	-	69	69
Otros pasivos a largo plazo	176	-	-	176
Total pasivos financieros no corrientes	4.418	-	69	4.487
Pasivos financieros corrientes				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	429	-	-	429
Acreedores y otras cuentas por pagar	2.882	-	-	2.882
Instrumentos financieros derivados	-	1	51	52
Total pasivos financieros corrientes	3.311	1	51	3.363
A 30 de diciembre de 2010				
Millones de euros	Préstamos y partidas a cobrar	Derivados de cobertura	Activos Financieros Disponibles para la venta	Total
Activos financieros no corrientes				
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	77	77
Instrumentos financieros derivados	-	22	-	22
Otros activos no corrientes	29	-	-	29
Total activos financieros no corrientes	29	22	77	128
Activos financieros corrientes				
Deudores comerciales	453	-	-	453
Otros activos corrientes	114	-	-	114
Instrumentos financieros derivados	-	156	-	156
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.381	-	-	1.381
Efectivo y activos líquidos equivalentes	917	-	-	917
Total activos financieros corrientes	2.865	156	-	3.021
A 30 de diciembre de 2010				
Millones de euros	Débitos y Partidas a pagar	Otros Pasivos Financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Total
Pasivos financieros no corrientes				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.114	-	-	4.114
Instrumentos financieros derivados	-	4	-	4
Otros pasivos a largo plazo	13	-	-	13
Total pasivos financieros no corrientes	4.127	4	-	4.131
Pasivos financieros corrientes				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	538	-	-	538
Acreedores y otras cuentas por pagar	1.452	-	-	1.452
Instrumentos financieros derivados	-	5	6	11
Total pasivos financieros corrientes	1.990	5	6	2.001

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS(continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

12. CONCILIACIÓN DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO NETOS CON LOS MOVIMIENTOS DE LA DEUDA NETA

Millones de euros	Semestre finalizado a 30 de junio	
	2011	2010
Aumento de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el periodo	93	259
Fondos netos adquiridos mediante combinaciones de negocios	1.402	-
Salida de flujos de efectivo netos por amortización de deuda y arrendamientos financieros	393	338
Aumento/(disminución) de otros depósitos remunerados a corto plazo	338	(142)
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos realizados	(218)	(258)
Reducción de la deuda neta procedente de los flujos de efectivo	2.008	197
Diferencias de cambio y otros movimientos no de efectivo	(134)	(372)
Disminución de la deuda neta durante el periodo	1.874	(175)
Deuda neta a 1 de enero	(2.354)	(2.587)
Deuda neta a 30 de junio	(480)	(2.762)

La deuda neta comprende los componentes corrientes y no corrientes de deudas a largo plazo, menos el efectivo y los activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo.

13. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

Millones de euros	30 de junio 2011	31 de diciembre 2010
Corrientes		
Préstamos bancarios y otros	210	209
Arrendamientos financieros	206	255
Contratos de compra a plazo	13	74
	429	538
No corrientes		
Préstamos bancarios y otros	1.605	1.688
Arrendamientos financieros	2.625	2.405
Contratos de compra a plazo	12	21
	4.242	4.114

En agosto de 2009, British Airways realizó una emisión de bonos convertibles por valor de 350 millones de libras a un tipo de interés fijo del 5,8%. Esta emisión será convertible en acciones ordinarias si el titular decide ejercer la opción antes o a su vencimiento en agosto de 2014. De conformidad con los términos de la fusión, los titulares tienen derecho actualmente a convertir sus bonos en acciones ordinarias de IAG, en vez de en acciones de British Airways. La conversión en acciones ordinarias se efectuará a un precio de por acción. El componente de patrimonio neto de los bonos convertibles emitidos se incluye en el capítulo "otras reservas". En enero se ejercieron 476.190 opciones a un precio de ejercicio de 1,89 libras/acción con un saldo total principal de 900.000 libras. Los titulares de los bonos recibieron acciones de British Airways, ya que la operación se efectuó antes de la fusión. Las acciones se convirtieron en acciones de IAG en la fecha de la fusión. A 30 de junio de 2011 existían 184.708.995 opciones en circulación (30 de junio de 2010: 185.185.185).

14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo, se concedieron 5.422.781 acciones condicionales en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (Performance Share Plan, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos del equipo directivo general. No se prevé realizar pagos hasta la consolidación de las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron las opciones. A continuación se detallan los parámetros introducidos en el modelo para las opciones PSP concedidas en el periodo:

Volatilidad prevista del precio de las acciones: 50%
 Vigencia prevista de las opciones: 3 años
 Precio medio ponderado de la acción: 2,31 libras

El Grupo también realizó adjudicaciones en virtud del plan de bonus aplazados (BDP) durante el periodo, a tenor del cual se concedieron 927.696 acciones condicionales.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS(continuación)
Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

15. PROVISIONES PARA PASIVOS Y GASTOS

Millones de euros	Demandas judiciales	Provisiones asociadas a empleados e indemnizaciones por despido	Otros	Total
Semestre terminado el 30 de junio de 2011				
Valor neto contable a 1 de enero de 2011	309	36	181	526
Provisiones registradas durante el periodo	13	45	71	129
Adquiridas mediante combinaciones de negocios	30	956	216	1.202
Utilizadas durante el periodo	(178)	(88)	(43)	(309)
Diferencias de cambio	(10)	(2)	(9)	(21)
Valor neto contable a 30 de junio de 2011	164	947	416	1.527
Semestre terminado el 30 de junio de 2010				
Valor neto contable a 1 de enero de 2010	279	43	136	458
Provisiones registradas durante el periodo	14	7	71	92
Utilizadas durante el periodo	(11)	(16)	(59)	(86)
Diferencias de cambio	26	3	20	49
Saldo neto contable final a 30 de junio de 2010	308	37	168	513

Litigios

Oficina de Comercio Justo y otras instancias están realizando investigaciones sobre los recargos aplicados por el Grupo a los pasajeros y la carga. Es probable que estas investigaciones se prolonguen durante algún tiempo. El Grupo también es objeto de demandas colectivas (class action). El importe final necesario para liquidar las demandas y sanciones restantes es incierto.

16. OBLIGACIONES DE RETRIBUCIONES A EMPLEADOS

El Grupo cuenta con dos planes principales de pensiones de prestaciones definidas financiados en el Reino Unido, el plan de pensiones Airways y el plan de pensiones New Airways, ambos cerrados a nuevos miembros. Con arreglo a la NIC 19, el Grupo no realizó una valoración provisional a 30 de junio de 2011 al no haberse producido cambios significativos en las hipótesis.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS SEMESTRALES RESUMIDOS CONSOLIDADOS(continuación)

Correspondientes al semestre cerrado a 30 de junio de 2011

17. PASIVOS CONTINGENTES

A 30 de junio de 2011 existían pasivos contingentes con respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo. No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. Existe una serie de demandas judiciales y procesos normativos pendientes, cuyo resultado total no se prevé que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de explotación.

El Grupo ha avalado determinados préstamos, pasivos y compromisos que, a 30 de junio de 2011, ascendían a 1.239 millones de euros (31 de diciembre de 2010: 458 millones de euros). Entre estos avales se incluyen los otorgados en relación con los valores emitidos a perpetuidad por sociedades filiales.

18. TRANSACCIONES ENTRE PARTES VINCULADAS

El Grupo ha efectuado transacciones entre partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad durante el periodo objeto de análisis.

Millones de euros	Semestre finalizado a 30 de junio	
	2011	2010
Empresas asociadas:		
Ventas a empresas asociadas	60	3
Compras a empresas asociadas	26	5
	30 de junio de	31 de diciembre
Millones de euros	2011	de
		2010
Empresas asociadas:		
Importes por cobrar de empresas asociadas	22	1
Importes por pagar a empresas asociadas	35	1

Préstamos y operaciones con consejeros y directivos:

A 30 de junio de 2011 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos durante el periodo a consejeros o directivos de la Sociedad que tengan que declararse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 260 de la Ley de Sociedades de Capital.

El Grupo no ha concedido ni se ha beneficiado de ningún aval por saldos deudores o acreedores de partes vinculadas. Durante el semestre terminado el 30 de junio de 2011 el Grupo no ha registrado ninguna provisión por insolvencias en relación con los importes adeudados por partes vinculadas (30 de junio de 2010: cero).

19. REMUNERACIÓN DE ADMINISTRADORES Y ALTA DIRECCIÓN

Millones de euros	Semestre finalizado a 30 de junio	
	2011	2010
Administradores		
Remuneración fija	3	1
	3	1
Altos directivos		
Remuneración total pagada a altos directivos	1	1
	1	1

Las comparativas con el periodo anterior reflejan la remuneración de los administradores y altos directivos de British Airways.

DECLARACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS CONSEJEROS

El Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A. en su reunión celebrada el 28 de julio de 2011, declara que, hasta donde alcanza su conocimiento, los Estados Financieros resumidos consolidados correspondientes al primer semestre del año elaborados con arreglo a la NIC 34 aprobada por la Unión Europea, presentan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de International Consolidated Airlines Group, S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomados en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio resumido consolidado incluye un análisis fiel de la información exigida, también de conformidad con las DTR 4.27R y 4.28R de la Financial Services Authority (el regulador británico), incluida una anotación de los hechos importantes del período y una descripción de los principales riesgos e incertidumbres para el segundo semestre del ejercicio y una relación de las operaciones importantes con partes relacionadas.

Por orden del Consejo

Willie Walsh
Consejero Delegado

Antonio Vázquez
Presidente

28 de julio de 2011

FLOTA AÉREA

Número de aviones en servicio con empresas del Grupo

	En balance inmovilizado	Fuera del balance arrendamientos operativos	Total 30 de junio de 2011	Total 31 de diciembre de 2010	Cambios desde 31 de diciembre de 2010	Futuras entregas	Opciones
OPERACIONES DE FLOTA							
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	31	23	54	56	(2)	3	-
Airbus A320	33	36	69	75	(6)	29	31
Airbus A340-300	7	12	19	18	1	-	-
Airbus A340-600	2	15	17	17	-	-	-
Airbus A321	15	15	30	30	-	-	-
Airbus A380	-	-	-	-	-	12	7
Boeing 737-400	19	-	19	19	-	-	-
Boeing 747-400	51	-	51	50	1	-	-
Boeing 757-200	2	2	4	4	-	-	-
Boeing 767-300	21	-	21	21	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	2	1	3	3	-	3	4
Boeing 787	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	7	-	7	5	2	-	16
Total Grupo	239	109	348	352	(4)	71	86

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 38 aviones (2010: 38) que no se encuentran en servicio