

## ANUNCIO DE RESULTADOS DEL EJERCICIO

International Airlines Group ha presentado en el día de hoy, 29 de febrero de 2012, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, así como los resultados combinados correspondientes al ejercicio finalizado en dicha fecha, incluidos los primeros 21 días de enero de Iberia.

### IAG- Principales parámetros del periodo relativos a los resultados combinados:

- Beneficio de las operaciones en el cuarto trimestre de 34 millones de euros, antes de partidas excepcionales (2010: 6 millones de euros)
- Beneficio de las operaciones en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 de 485 millones de euros antes de partidas excepcionales (2010: 225 millones de euros)
- Beneficio antes de impuestos del ejercicio de 503 millones de euros después de partidas excepcionales (2010: 84 millones de euros)
- Los ingresos registrados en el ejercicio aumentaron un 10,4% hasta 16.339 millones de euros (2010: 14.798 millones de euros), incluidos 317 millones de euros o un 2,1% por el efecto desfavorable de la conversión de moneda.
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el ejercicio aumentaron un 3,6% (5,8% a tipos de cambio constantes), además de un incremento de la capacidad del 7,1%.
- El coste del combustible durante el ejercicio aumentó un 29,7% hasta 5.068 millones de euros antes de partidas excepcionales (2010: 3.907 millones de euros); los costes unitarios del combustible aumentaron un 21,4%
- Otros costes operativos aumentaron un 1,1%, hasta 10.786 millones de euros, antes de partidas excepcionales, incluidos 165 millones o un 1,5% por el efecto favorable de la conversión de moneda. Los costes unitarios excluido el combustible disminuyeron un 5,6%, o un 4,1% a tipos de cambio constantes.
- El efectivo se redujo en 617 millones de euros en el ejercicio, hasta 3.735 millones de euros.
- La deuda neta del Grupo aumentó 253 millones de euros en el ejercicio, hasta 1.148 millones de euros.

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros (no auditada)	Combinados Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Consolidado Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión	
	2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr. / (dism.)	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010 <sup>(2)</sup>
Ingresos de pasaje	13.675	12.322	11,0 %	13.496	6.885
Total ingresos	16.339	14.798	10,4 %	16.103	7.889
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	485	225	116 %	522	418
Partidas excepcionales	(78)	-	ns	(78)	-
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	407	225	81 %	444	418
Beneficio antes de impuestos	503	84	499 %	542	201
Beneficio después de impuestos	555	100	455 %	582	212
Beneficio básico por acción (céntimos de euro)				31,1	17,1
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2011<sup>(1)</sup></b>	<b>2010<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	213.193	199.032	7,1 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	168.617	157.323	7,2 %		
Coficiente de ocupación (%)	79,1	79,0	0.1pt		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,11	7,83	3,6 %		
Ingreso pasaje/ AKO (céntimos de €)	6,41	6,19	3,6 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,06	5,36	(5,6)%		
<b>Millones de euros (no auditado)</b>	<b>A 31 de diciembre de 2011<sup>(2)</sup></b>	<b>A 31 de diciembre de 2010<sup>(1)</sup></b>	<b>Incr. / (dism.)</b>		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	3.735	4.352	(14,2)%		
Deuda neta	1.148	895	28,3 %		
Patrimonio neto	5.686	4.670	21,8 %		
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(3)</sup>	44%	47%	(3pts)		

(1) La presente información financiera se basa en la combinación de los resultados de las operaciones de British Airways Plc (BA), Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (Iberia) e IAG (la Compañía) durante los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2011 y 2010. Estos estados financieros combinados excluyen 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 expresan antes de partidas excepcionales.

(2) La cuenta de resultados de IAG a 31 de diciembre de 2011 refleja los resultados consolidados de British Airways e IAG (la Compañía) correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2011. La cuenta de resultados de IAG de 31 de diciembre de 2010 a efectos comparativos refleja exclusivamente los resultados de BA en los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010.

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

### **El Consejero Delegado de IAG, Willie Walsh, declaró:**

"Los resultados reflejan un sólido comportamiento en el ejercicio, con un aumento del 10,4% de los ingresos totales impulsado por las mejoras de los ingresos y un buen crecimiento del tráfico "premium". El beneficio operativo se ha duplicado con creces: 485 millones de euros. Mientras que las cifras del año anterior muestran alteraciones de la operación, la capacidad ha crecido este año un 7,1% y continuamos centrados en el aumento de la rentabilidad. Esto se refleja en el aumento de un 3,6% de los ingresos de pasaje unitarios y el descenso del 5,6% en costes unitarios excluido el combustible. Sin embargo, los costes de combustible, siguen siendo un escollo importante, ya que subieron un 29,7% y hasta un 21,4% en términos unitarios".

"Nuestros resultados se han visto impulsados también por las sinergias netas de costes e ingresos de 74 millones de euros, 64 millones por encima del objetivo, en nuestro primer año desde la fusión".

"En el trimestre, los ingresos aumentaron un 6,9%, pero el impacto de los costes del combustible fue incluso mayor, incrementándose en un 33,3%, debido a las subidas de precios y los menores efectos de las coberturas. A pesar de todo, nuestro beneficio operativo mejoró hasta situarse en 34 millones de euros".

"Los resultados de nuestras aerolíneas reflejan los distintos mercados en los que operan. El mercado de Atlántico Norte se mantiene fuerte, beneficiando a British Airways. Sin embargo, la competitividad del sector aéreo británico se está viendo dañada por el empeño del gobierno del Reino Unido en seguir aumentando el impuesto que se aplica a los pasajeros en sus vuelos desde el Reino Unido conocido como Air Passenger Duty (APD); la próxima subida se producirá en el mes de abril. En 2011, British Airways pagó casi 500 millones de libras esterlinas de APD. Como consecuencia del último aumento, la aerolínea va a reducir prácticamente la mitad de su creación de nuevos empleos este año y ha pospuesto sus planes de volver a poner en servicio otro Boeing 747".

"El problema para Iberia es su exposición a la incertidumbre financiera de la zona euro en un mercado muy competitivo con numerosas aerolíneas de bajo coste, transporte ferroviario de alta velocidad y una creciente competencia de aerolíneas de largo radio más eficientes. La dirección se ha centrado en hacer frente a este hecho; no obstante, el desafío para Iberia sigue siendo aumentar su competitividad, especialmente debido a que cuenta con una estructura de costes elevados y prácticas laborales desfasadas. El lanzamiento de Iberia Express a finales de marzo, junto con la reestructuración de su red y su *hub*, permitirá a Iberia llegar a ser una compañía con un mayor enfoque hacia el cliente y más efectiva en términos de costes.

"En diciembre firmamos un contrato vinculante con Lufthansa para adquirir bmi. Aunque está sujeto a autorización de los reguladores, planeamos integrar a bmi mainline en British Airways tras el acuerdo de los pilotos de British Airways de introducir cambios de productividad que justifican la integración. La operación nos ofrece la posibilidad de crecer en Heathrow lanzando nuevas rutas de largo radio hacia economías de crecimiento y apoyando nuestra red de corto radio. Ya nos hemos comprometido a continuar con los vuelos de Heathrow a Belfast y vamos a aumentar los servicios hacia Escocia. Sin esta operación, los enlaces con las regiones británicas no estarían garantizados".

### **Perspectivas de negocio:**

La perspectiva para 2012 está sujeta a una serie de incertidumbres:

- La demanda se mantiene fuerte en Londres, donde continúan las tendencias positivas observadas en el 2º semestre de 2011 en nuestras cabinas premium, especialmente en las rutas del Atlántico Norte.
- La evolución de la situación de la zona euro será un factor esencial para el crecimiento de nuestra demanda subyacente, especialmente de nuestra red española.
- Con los niveles actuales del precio del petróleo y los tipos de cambio euro/dólar, este año nos enfrentaremos a un fuerte aumento del coste del combustible de más de 1.000 millones de euros. El impacto interanual sería especialmente duro en el 1er trimestre y el 2º trimestre, aunque será menos severo en el 2º semestre si los precios se mantienen estables.
- Seguimos centrados en maximizar los beneficios mediante mejoras de la eficiencia y el lanzamiento de Iberia Express es un paso importante en esa dirección. Como consecuencia de ello nos enfrentamos a un conflicto continuado con el colectivo de pilotos de Iberia, cuyo impacto negativo asciende a 3 millones de euros por día de huelga, aproximadamente. Estamos totalmente comprometidos con el proyecto y creemos que sus beneficios superarán con creces los costes.
- El tráfico de la temporada de verano para British Airways podría verse afectado por los Juegos Olímpicos. Aunque el acontecimiento será positivo para la posición a largo plazo de Londres como destino global, las experiencias pasadas de otras ciudades anfitrionas sugieren que la demanda del segmento de negocios podría resentirse durante la celebración de los Juegos.

La combinación de unos precios más altos del combustible, unos mercados europeos más débiles y la conflictividad laboral dará lugar, en la primera parte del año, a una reducción en el resultado de las operaciones comparados con el primer semestre del año anterior. Esperamos que las presiones de costes se reduzcan en términos interanuales al entrar en el segundo semestre del año.

### **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 los contenidos 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, las negociaciones del 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 obra 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.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas de la Compañía o tener un efecto sustancial adverso 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](http://www.iagshares.com).

**CUENTA DE RESULTADOS**

Millones de euros (no auditado)	Combinados					Consolidado	
	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre					Excluye 21 días de Iberia previos a la fusión	
	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr./(dism.)	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
Ingresos de pasaje	13.675		13.675	12.322	11,0 %	13.496	6.885
Ingresos de carga	1.190		1.190	1.096	8,6 %	1.176	625
Otros ingresos	1.474		1.474	1.380	6,8 %	1.431	379
<b>Total ingresos</b>	<b>16.339</b>		<b>16.339</b>	<b>14.798</b>	<b>10,4 %</b>	<b>16.103</b>	<b>7.889</b>
Gastos de personal	3.870		3.870	3.790	2,1 %	3.799	1.829
Gastos de combustible	5.068	89	5.157	3.907	32,0 %	5.088	2.204
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.545		1.545	1.512	2,2 %	1.522	902
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.200		1.200	1.153	4,1 %	1.175	547
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.099		1.099	1.075	2,2 %	1.074	485
Propiedad, TI y otros gastos	918		918	991	(7,4)%	903	497
Gastos comerciales	756		756	679	11,3 %	740	277
Depreciación, amortización y deterioro	979		979	1.064	(8,0)%	969	671
Gastos de arrendamiento operativo de flota	403	(11)	392	403	(2,7)%	375	60
Diferencias de tipo de cambio	16		16	(1)	ns	14	(1)
Gastos totales de las operaciones	15.854	78	15.932	14.573	9,3 %	15.659	7.471
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>485</b>	<b>(78)</b>	<b>407</b>	<b>225</b>	<b>81 %</b>	<b>444</b>	<b>418</b>
Ingresos/(gastos) no operativos netos	13	83	96	(141)	ns	98	(217)
Beneficio antes de impuestos	498	5	503	84	499 %	542	201
Impuestos	29	23	52	16	225 %	40	11
Beneficio después de impuestos	527	28	555	100	455 %	582	212

Beneficio básico por acción (céntimos de €)	31,1	17,1
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	29,7	17,1

Indicadores operativos	2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr./(dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	213.193	199.032	7,1 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	168.617	157.323	7,2 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,1	79,0	0,1pt
Cifras de pasajeros (miles)	51.687	50.600	2,1 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	6.156	5.907	4,2 %
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,11	7,83	3,6 %
Ingreso pasaje / AKO(céntimos €)	6,41	6,19	3,6 %
Ingreso por carga / TKT(céntimos €)	19,33	18,55	4,2 %
Coste total / AKO(céntimos €)	7,44	7,32	1,6 %
Coste de combustible / AKO(céntimos €)	2,38	1,96	21,4 %
Coste total excluyendo combustible / AKO(céntimos €)	5,06	5,36	(5,6)%
Aviones en servicio	348	352	ns
Plantilla media	56.791	56.563	0,4 %

(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. Téngase en cuenta que los resultados consolidados del Grupo correspondientes a 2011 indicados arriba incluyen el impacto de las partidas excepcionales.

ns = no significativo

**CUENTA DE RESULTADOS**
**Tres meses combinados hasta el 31 de diciembre**
**Consolidado**

Millones de euros (no auditado)						Consolidado	
	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.)	Trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2011 <sup>(2)</sup>	Trimestre finalizado el 31 de diciembre de 2010 <sup>(2)</sup>
Ingresos de pasaje	3.414		3.414	3.183	7,3 %	3.414	2.283
Ingresos de carga	310		310	300	3,3 %	310	212
Otros ingresos	352		352	329	7,0 %	352	119
<b>Total ingresos</b>	<b>4.076</b>		<b>4.076</b>	<b>3.812</b>	<b>6,9 %</b>	<b>4.076</b>	<b>2.614</b>
Gastos de personal	1.014		1.014	1.023	(0,9)%	1.014	643
Gastos de combustible	1.317	13	1.330	988	34,6 %	1.330	716
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	386		386	387	(0,3)%	386	303
Tasas de aterrizaje y de navegación	301		301	285	5,6 %	301	177
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	259		259	271	(4,4)%	259	157
Propiedad, TI y otros gastos	241		241	275	(12,4)%	241	184
Gastos comerciales	189		189	176	7,4 %	189	105
Depreciación, amortización y deterioro	244		244	303	(19,5)%	244	257
Gastos de arrendamiento operativo de flota	105	(3)	102	103	(1,0)%	102	20
Diferencias de tipo de cambio	(14)		(14)	(5)	ns	(14)	2
Gastos totales de las operaciones	4.042	10	4.052	3.806	6,5 %	4.052	2.564
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>34</b>	<b>(10)</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>300%</b>	<b>24</b>	<b>50</b>
Ingresos/(gastos) no operativos netos	120	4	124	15	727%	124	(52)
Beneficio antes de impuestos	154	(6)	148	21	605%	148	(2)
Impuestos	46	23	69	69	0%	69	64
Beneficio después de impuestos	200	17	217	90	141%	217	62

Indicadores operativos	2011 <sup>(1)</sup>	2010 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	52.989	50.332	5,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	41.192	39.205	5,1 %
Coeficiente de ocupación (%)	77,7	77,9	(0.2pts)
Cifras de pasajeros (miles)	12.325	12.275	0,4 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.596	1.578	1,1 %
Ingreso pasaje / PKT(céntimos €)	8,29	8,12	2,1 %
Ingreso pasaje / AKO(céntimos €)	6,44	6,32	1,9 %
Ingreso por carga / TKT(céntimos €)	19,42	19,01	2,2 %
Coste total / AKO(céntimos €)	7,63	7,56	0,9 %
Coste de combustible / AKO(céntimos €)	2,49	1,96	27,0 %
Coste total excluyendo combustible / AKO(céntimos €)	5,14	5,60	(8,2)%
Plantilla media	56.782	56.243	1,0 %

<sup>(1)</sup>Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota

<sup>(2)</sup>Véase la página 1 para obtener una referencia completa de la nota. Se debe tener en cuenta que los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio 2011 arriba indicados incluyen el impacto de las partidas excepcionales.

## Análisis financiero

En el ejercicio 2011, IAG aumentó su tráfico (PKT) en un 7,2% y su capacidad en un 7,1%, dando lugar a un aumento del factor de ocupación de 0,1%, hasta el 79,1%.

### Resultados incluidos los resultados de Iberia desde la fecha de adquisición – 21 de enero de 2011

El resultado consolidado (comparación del resultado de IAG en 2011 con el resultado individual de British Airways en 2010 ) refleja un aumento de los ingresos de 8,214 millones de euros o un 104%, hasta 16.103 millones de euros, y un aumento de los costes de 8.188 millones, o un 110%, hasta 15.659 millones de euros, principalmente como consecuencia de:

- la inclusión de Iberia dentro del Grupo;
- el hecho de que el periodo contable sea un ejercicio completo frente a los nueve meses comparativos; y
- la no repetición de las significativas alteraciones en la operación registradas en 2010.

Los resultados consolidados, que incluyen Iberia desde la fecha de adquisición (21 de enero de 2011), reflejan un beneficio de las operaciones de 444 millones de euros (2010: 418 millones de euros); un beneficio antes de impuestos de 542 millones de euros (2010: 201 millones de euros); y un beneficio después de impuestos de 582 millones de euros (2010: 212 millones de euros).

Las comparativas de las partidas de la cuenta de resultados con respecto al año anterior no resultan relevantes debido a la adquisición de Iberia. Por lo tanto, este análisis financiero informa sobre el ejercicio completo finalizado el 31 de diciembre de 2011 de IAG (excluyendo las partidas excepcionales), comparado con los resultados combinados de IAG en el ejercicio anterior.

### Resultados del ejercicio de IAG frente al ejercicio anterior

#### Tipos de cambio

Los tipos de cambio pueden afectar sustancialmente a los resultados del Grupo. El impacto se basa en dos factores. Primero, las diferencias de tipo de cambio en transacciones que se producen dentro de cada una de las compañías del Grupo y que, en última instancia, afectan a los flujos de caja. Segundo, el impacto del tipo de cambio derivado de convertir British Airways a la moneda de información financiera del Grupo, el euro, desde su moneda funcional, la libra esterlina.

Las tres principales divisas que afectan al Grupo, y sus tipos en 2011 frente a 2010, son los siguientes:

	Media del ejercicio		Tipo a 31 de diciembre	
	2011	2010	2011	2010
USD a EUR	1,39	1,33	1,31	1,32
USD a GBP	1,60	1,55	1,56	1,55
EUR a GBP	1,15	1,17	1,20	1,18

Dado que el Grupo tiene más costes que ingresos en dólares, la debilidad del dólar respecto al euro ha dado lugar a un beneficio general para el resultado de las operaciones del Grupo. Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el ejercicio fueron negativos sobre los ingresos, pero el impacto positivo sobre los costes fue más amplio, dando lugar a un beneficio neto de 132 millones de euros. El motivo principal fue el debilitamiento del dólar estadounidense frente a la libra esterlina y a que nuestra base de costes en dólares es superior a nuestra base de ingresos en dólares.

En el ejercicio completo, la conversión de British Airways desde su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, tuvo un impacto negativo interanual de 25 millones de euros sobre el beneficio de las operaciones debido al fortalecimiento del 1,3% del euro frente a la libra esterlina.

Por consiguiente, las variaciones de los tipos de cambio en términos interanuales tuvieron un impacto favorable de 107 millones de euros sobre el beneficio de las operaciones.

#### Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje aumentaron 1.353 millones de euros, o un 11,0%, frente al ejercicio anterior. Este dato refleja un aumento de la capacidad (AKO) del 7,1% y un aumento del tráfico (PKT) del 7,2%.

El impacto a nivel de Grupo de, la conversión de los ingresos de pasaje de British Airways de libras esterlinas a euros redujo los ingresos de pasaje del Grupo en un 1,3%. Los ingresos de pasaje del Grupo a tipos de cambio constante habrían aumentado un 13,2%.

El ingreso unitario de pasaje (por AKO) aumentó un 3,6% y el ingreso pasaje por PKT, conocido como *yield*, también aumentó un 3,6%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 5,8% y el *yield* un 5,7%. Los esfuerzos durante 2011 se han dirigido hacia la recuperación del volumen de pasajeros y el crecimiento del mercado, así como a mejorar los *yields* y los ingresos unitarios.

El crecimiento del mercado fue más fuerte en la zona del Atlántico Norte que en Europa continental. El crecimiento del volumen de pasajeros también se vio impulsado por la reactivación de la actividad perdida debido a la nube volcánica y los trastornos generados por los conflictos laborales en 2010, así como por el crecimiento del mercado en 2011.

## *Segmentos de mercado*

### *Largo radio*

La capacidad en Norteamérica aumentó un 12,3% y el tráfico mejoró un 13,0%, dando como resultado un ligero aumento del coeficiente de ocupación de 0,5 puntos hasta el 81,5%. Ejemplos de nuevas rutas que se abrieron son Madrid-Los Angeles y Londres-San Diego, además de aumentar la frecuencia de varias rutas. El acuerdo de Negocio Conjunto entre British Airways, Iberia y American Airlines, que ha incrementado las opciones y la gama de destinos para el cliente en la región Atlántico Norte, ha ejercido este año por primera vez su impacto sobre un ejercicio completo.

En Latinoamérica y Caribe, la capacidad aumentó un 12,6% y el tráfico un 10,8%, de forma que el coeficiente de ocupación cayó 1,3 puntos hasta el 82,7%. Manteniéndose como el mayor coeficiente de ocupación de la red.

África, Oriente Medio y sur de Asia experimentaron un moderado aumento de la capacidad de solo el 0,2%, pero el tráfico aumentó un 0,4%, lo que supone un aumento del coeficiente de ocupación de 0,4 puntos, hasta el 75,2%

En Asia Pacífico la capacidad aumentó un 11,6%, con algunos incrementos de frecuencia y el inicio de la ruta Londres-Haneda. El tráfico aumentó solo un 7,8%, dando lugar a una disminución del coeficiente de ocupación de 2,8 puntos, hasta el 79,6%.

### *Corto radio*

La capacidad doméstica disminuyó un 12,9% y el tráfico bajó un 11,7%, produciendo una mejora del coeficiente de ocupación de 1,0 puntos, hasta el 73,7%.

La capacidad en Europa creció un 2,8% y el tráfico mejoró un 3,5%, dando lugar a un aumento del coeficiente de ocupación de 0,4 puntos, hasta el 74,6 por ciento. El mercado europeo continúa siendo muy competitivo, en especial en la región del sur de Europa. Iberia ha sufrido descensos de capacidad, debido en parte al traspaso de algunos vuelos a Air Nostrum y Vueling.

El tráfico "premium" (PKT) o de negocios aumentó sustancialmente más que el "no-premium" durante el ejercicio, con un impacto positivo del mix sobre el yield y el ingreso unitario. Sin embargo, el significativo crecimiento de la etapa media (especialmente en el caso de Iberia, donde la capacidad en corto radio se ha visto notablemente reducida, mientras que al mismo tiempo ha aumentado el largo radio) ha hecho disminuir los yields y los ingresos unitarios.

### *Negocio Conjunto (JBA)*

Con una oferta aproximada de 100 vuelos diarios y una extensa red construida en torno a los hubs estratégicos de Londres, Madrid, Nueva York, Miami, Dallas y Chicago, el acuerdo de Negocio Conjunto ha sido un éxito entre nuestros clientes. El acuerdo de Negocio Conjunto en Atlántico Norte entre American Airlines, British Airways e Iberia ha ido aumentando su fortaleza durante su primer año completo de actividad. Los ingresos crecieron hasta 8.000 millones de dólares, y la cuota de mercado aumentó tanto en el segmento "premium" como en el "no-premium". La solicitud de American Airlines de acogerse al proceso de reestructuración conocido como Capítulo 11 no ha tenido ningún impacto en el rendimiento del Negocio Conjunto (JBA) hasta la fecha.

### *Carga*

Los ingresos de carga aumentaron 94 millones de euros, o un 8,6%, hasta situarse en 1.190 millones en el ejercicio, reflejando un incremento del volumen (toneladas-kilómetros transportadas) del 4,2% (frente a la reducción del volumen del conjunto de la industria del 0,7%, según el "Análisis del Mercado de Transporte" realizado por IATA en diciembre de 2011) y un aumento del yield del 4,2%.

### *Otros ingresos*

Otros ingresos aumentaron 94 millones, o 6,8%, hasta 1.474 millones de euros en el ejercicio. Los principales incrementos se produjeron en el área de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto, donde se registró un crecimiento de los ingresos del 11,0%, y en handling, cuyo crecimiento fue del 7,4%. Los resultados del año pasado incluían unos beneficios de 33 millones de euros 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 ejercicio 2011 incluía un beneficio de 35 millones de euros relativo a un cambio en la estimación de algunos elementos de ingresos diferidos.

### *Partidas Excepcionales*

Como consecuencia de la inversión inicial de British Airways en Iberia, la combinación de negocios del Grupo se realizó en varias fases. Debido a esto, el Grupo volvió a evaluar su inversión inicial en Iberia a valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a una plusvalía no monetaria de 83 millones de euros.

De acuerdo con las normas contables que definen la combinación de negocios, el Grupo no puede reconocer los beneficios netos de la cobertura de flujos de efectivo existentes a la fecha de adquisición en "otras reservas" del balance. Por consiguiente, el coste de combustible y arrendamiento operativo de flota excluye los beneficios de estas coberturas. En el ejercicio, esto ha producido un aumento de 89 millones de euros del gasto de combustible declarado, una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota de 11 millones de euros y un beneficio fiscal de 23 millones de euros.

Los comentarios siguientes sobre costes de las operaciones son anteriores a la inclusión de partidas excepcionales. Los costes y resultados no operativos incluyen partidas excepcionales.

#### *Gastos*

*Los costes totales* excluyendo partidas excepcionales subieron 1.281 millones de euros, o un 8,8 por ciento, hasta 15.854 millones de euros. Los costes unitarios totales subieron un 1,6%, principalmente como resultado del aumento de los costes unitarios de combustible. Los costes unitarios excluido combustible disminuyeron un 5,6%, o un 4,1% a tipos de cambio constantes. Los recortes de costes unitarios excluido el combustible se beneficiaron del constante control de costes en todo el Grupo así como de la no repetición de las alteraciones en la operación registradas el año anterior.

*Los gastos de personal* subieron un 2,1% hasta 3.870 millones de euros, reflejando aumentos salariales y de volumen de personal, que supuso un 3,8% de aumento interanual; sin embargo, fueron compensados parcialmente por ventajas del tipo de cambio de un 1,2% y eficiencias. La plantilla media anual aumentó solo un 0,4% mientras que la capacidad de AKO creció un 7,1%, lo que dio lugar a una mejora de la productividad (AKO por plantilla media) del 6,7%. Los costes unitarios por empleado bajaron un 4,2%.

*Los costes del combustible* aumentaron 1.161 millones de euros, o un 29,7%, hasta 5.068 millones de euros. Los costes unitarios de combustible subieron un 21,4%, como consecuencia del aumento de los precios, neto de coberturas, lo que se vio parcialmente compensado por las ventajas del tipo de cambio gracias al debilitamiento del dólar frente al euro (4,7%). Los costes unitarios de combustible aumentaron un 27,6% a tipos de cambio constantes.

*Los costes de handling, catering y otros gastos de explotación* subieron un 2,2%, hasta 1.545 millones de euros. Los costes relacionados con el volumen aumentaron en torno a la mitad del incremento de la capacidad del 7,1%, mientras que la inflación supuso un 2,4%. Estos aumentos de costes fueron compensados por las ventajas del tipo de cambio y una serie de acciones de gestión, como el aprovisionamiento conjunto de handling de aeropuerto y la reducción de costes de hotel de la tripulación según el programa de sinergias del Grupo.

*Las tasas de aterrizaje y de navegación* subieron un 4,1%, hasta 1.200 millones de euros, sobre todo como consecuencia del aumento de los costes relacionados con el volumen del 4,9%, aunque también por las subidas de precios del 4,2% que superaron la inflación en muchos mercados, en especial en el aeropuerto de London Heathrow. Los efectos favorables del tipo de cambio y algunos descuentos redujeron los costes.

*Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota* subieron un 2,2%, hasta 1.099 millones de euros, en parte reflejando el aumento de volumen de vuelos en todo el Grupo, pero también el aumento de los materiales en el área de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto. Las ventajas del tipo de cambio más que compensaron las subidas de la inflación, y algunos beneficios de sinergias de mantenimiento de líneas ya han contribuido a reducir costes.

*La partida de Propiedad, TI y otros gastos* descendió un 7,4%, hasta 918 millones de euros, al no repetirse los costes de fusión soportados el ejercicio anterior.

*Los gastos comerciales* aumentaron un 11,3%, hasta 756 millones de euros. Esto refleja el mayor volumen de costes debido a unos ingresos superiores en un 10,4%, y un cambio en la contabilización de algunas comisiones de incentivos antes neteadas de ingresos de pasaje que ahora incrementan los costes. Las inversiones en campañas de marca también incrementaron los costes, aunque se compensaron por los tipos de cambio favorables.

*La partida de Depreciación, amortización y deterioro* se redujo un 8,0%, hasta 979 millones de euros, reflejando la no repetición de cargos de deterioro de 42 millones de euros en 2010, las ventajas del tipo de cambio y la reducción del nivel de activos mantenidos, como los Boeing 757 retirados en 2010.

*Los gastos de arrendamiento de flota* se han mantenido constantes en 403 millones de euros.

*Las diferencias de tipo de cambio* dieron lugar a un cargo de 16 millones de euros en 2011 frente al abono de 1 millón de euros de 2010.

#### *Sinergias*

Hemos conseguido avances significativos en la consecución tanto de las sinergias y planes previstos para el primer año como en la puesta en marcha de los cambios a largo plazo necesarios en todo el Grupo para cumplir nuestro objetivo a cinco años. Durante el ejercicio aumentamos nuestro valor previsto de beneficios de ingresos y costes desde 400 millones de euros hasta 500 millones de euros. A 31 de diciembre de 2011, nuestros beneficios por las sinergias totalizan 134 millones de euros con unos costes de implementación de 60 millones de euros, lo que supone mejoras en nuestra cuenta de resultados a fecha de hoy de 74 millones de euros en comparación con nuestros objetivos originales de 10 millones de euros.

Entre los principales ámbitos en los que ya hemos conseguido logros significativos se encuentran:

### *Sinergias de ingresos*

- Capacidad de combinar tarifas entre las redes de largo radio de British Airways e Iberia, de forma que los clientes puedan volar en cada trayecto en cualquiera de las aerolíneas, como por ejemplo en la ruta Londres-Buenos Aires-Madrid-Londres;
- Códigos compartidos en 33 destinos de Latinoamérica, África y Europa y un amplio programa entre Europa y Norteamérica como parte del acuerdo de Negocio Conjunto con American Airlines;
- Venta cruzada en canales de aerolíneas como ba.com e Iberia.com;
- Un solo negocio de carga con red ampliada, mayor capacidad y estrategia única que incluye aumento de la capacidad de carga en el puente aéreo Londres-Madrid;
- En el negocio de carga se han introducido acuerdos conjuntos de transporte por carretera incentivos conjuntos a clientes y se han unificado los equipos comerciales;
- Se ha introducido el programa de fidelización de clientes con un denominador común Avios: 5.7 millones de miembros activos y más formas de conseguir y utilizar puntos por parte de los clientes.

### *Sinergias de costes*

- Integración de los equipos de ventas en los mercados nacionales de British Airways e Iberia, así como en Estados Unidos, Sudáfrica, Egipto, Rusia, Chile, Suiza y Nigeria;
- Se han realizado varias compras conjuntas aprovechando las economías de escala del Grupo;
- Alojamiento conjunto de tripulación y reducción de estancias de una noche en los *hubs* de Londres y Madrid;
- Equipos de gestión únicos en algunos aeropuertos, como Orly, Los Angeles y Luanda;
- Salas de espera de clientes compartidas, oficinas y despachos de venta de billetes compartidos en algunos aeropuertos;
- Las ventajas de servicios de mantenimiento incluyen un equipo conjunto para contratos comerciales con terceros, asunción de tareas antes externalizadas cuando resulta beneficioso, mantenimiento único de líneas y existencias en algunos aeropuertos;
- Reestructuración de departamentos y equipos de TI para optimizar los recursos dentro del Grupo;

### *Beneficio de las operaciones*

El beneficio de las operaciones de IAG fue de 485 millones de euros, excluidas partidas excepcionales, frente al beneficio de 225 millones de euros de 2010.

### *Partidas no operativas*

El beneficio no operativo del ejercicio asciende a 96 millones de euros (2010: pérdida de 141 millones de euros). La variación interanual de 237 millones de euros refleja principalmente un movimiento de 241 millones de financiación neta relacionado con los planes de pensiones de prestación definida de British Airways por unos menores costes financieros sobre el pasivo de los planes, una mayor rentabilidad esperada de sus activos y una considerable reducción de la amortización de pérdidas actuariales por encima de la banda de fluctuación. La adquisición por etapas de Iberia dio lugar a un beneficio de 83 millones de euros, compensado con creces por la venta no repetida de un 1,5% de Amadeus IT Holding, S.A. en 2010 por Iberia, con un beneficio de 90 millones de euros.

### *Beneficio antes de impuestos*

El beneficio antes de impuestos de IAG fue de 503 millones de euros, frente a 84 millones de euros en 2010.

### *Impuestos*

Pese a un beneficio antes de impuestos de 503 millones de euros, se ha producido en el ejercicio un crédito fiscal de 52 millones de euros. El crédito se debió principalmente a ajustes de impuestos diferidos relacionados con el ajuste contable del fondo de pensiones de British Airways y el impacto de unos tipos impositivos más bajos, en el Reino Unido.

### *Beneficio después de impuestos*

El beneficio después de impuestos fue de 555 millones de euros, frente a los 100 millones de euros de 2010.

### *Beneficios por acción*

El beneficio básico por acción del ejercicio fue de 31,1 céntimos de euro por acción (17,1 céntimos de euro en 2010), y los beneficios diluidos por acción del ejercicio fueron de 29,7 céntimos de euro (nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010: 17,1 céntimos de euro).

### *Dividendos*

El Consejo de Administración declara que no se pagó ningún dividendo durante el ejercicio finalizado.

### *Efectivo*

En términos combinados, el efectivo a 31 de diciembre de 2011 fue de 3.735 millones de euros, un descenso de 617 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2010. Este descenso refleja fundamentalmente la fuerte mejora de los resultados de las operaciones contrarrestados por los activos adquiridos a través de efectivo en vez de deuda y dos pagos significativos no recurrentes, uno relacionado con las provisiones para sanciones de las autoridades de la competencia de British Airways de 168 millones de euros, y otro de 157 millones de euros al plan de pensiones de British Airways dentro del acuerdo de 2010 con los administradores del fondo. El saldo de efectivo a 31 de diciembre de 2011 comprendía 2.190 millones de euros de British Airways, 1.518 millones de euros de Iberia y 27 millones de euros de IAG.

### *Deuda neta*

La deuda neta del Grupo en términos combinados aumentó 253 millones de euros en el ejercicio, hasta 1.148 millones de euros. El apalancamiento financiero ajustado ha bajado, por tanto, hasta el 44% respecto al 47% del ejercicio anterior.

### *Análisis de negocio*

Nuestra misión es ser el Grupo de líneas aéreas líder internacional. 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.

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

### *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.

### ***Principales riesgos e incertidumbres***

El entorno altamente regulado y competitivo en el aspecto comercial, unido a la complejidad operativa, nos expone a una serie de riesgos significativos. Seguimos dando prioridad a mitigar esos riesgos en todos los niveles del negocio, aunque muchos de ellos escapan a nuestro control; por ejemplo, los cambios de regulación gubernamental, la fiscalidad, el terrorismo, las condiciones climatológicas adversas, las pandemias y la disponibilidad de financiación en los mercados financieros.

Los Consejeros del Grupo consideran que los riesgos e incertidumbres descritos a continuación son los que más pueden afectar al valor a largo plazo de IAG. La lista no pretende ser exhaustiva.

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

### **Estratégico**

#### *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 esos competidores tienen estructuras de costes inferiores a las nuestras, u otras ventajas competitivas como el apoyo estatal en forma de intervención o protección frente a insolvencia.

Los descuentos en billetes de algunos competidores han tenido un efecto históricamente negativo para nuestros resultados, ya que en ocasiones debemos responder a las tarifas de los competidores para mantener el tráfico de pasajeros.

Nuestro sólido posicionamiento en el mercado global, nuestro liderazgo en mercados estratégicos, nuestras alianzas y nuestra base de clientes diversa siguen haciendo frente a este riesgo.

#### *Consolidación y desregulación*

Como se ha indicado, el mercado de líneas aéreas es altamente competitivo y dadas las condiciones actuales será necesaria una racionalización, que supondrá nuevas quiebras y consolidación de aerolíneas con las consiguientes oportunidades de captación de cuota de mercado y expansión para el Grupo. Las fusiones y adquisiciones entre competidores pueden afectar negativamente a nuestra posición de mercado y a nuestros ingresos.

La fusión entre British Airways e Iberia y el acuerdo de Negocio Conjunto entre American Airlines, British Airways e Iberia para rutas trasatlánticas incluyen riesgos de ejecución, tales como la realización de ingresos previstos y sinergias de costes. American Airlines ha mantenido su compromiso con el Negocio Conjunto mediante su proceso de reestructuración conocido como Capítulo 11. La ejecución de sinergias está inherentemente sujeta a las relaciones industriales, la pérdida de ingresos y la gestión del riesgo. El Comité de Dirección cuenta con un sólido programa de integración de fusiones y acuerdos de Negocios Conjuntos dirigidos a abordar estos riesgos.

Cualquier posible consolidación adicional realizada por el Grupo, como bmi, añade riesgos de integración a los riesgos ya existentes, incluida la aportación de valor de las transacciones. El sector aéreo es cada vez más dependiente de las alianzas e IAG no es una excepción. Mantener una presencia de liderazgo en oneworld y garantizar que la alianza funcione de la forma prevista por sus miembros es clave para salvaguardar la red.

Algunos de los mercados en los que operamos continúan regulados por los Estados, que en algunos casos controlan la capacidad y/o restringen la entrada al mercado. Una posible relajación de esas restricciones, si bien crea nuevas oportunidades de crecimiento para nosotros, puede tener un impacto negativo en nuestros márgenes.

#### *Intervención estatal*

La regulación de la industria aeronáutica cubre muchas de nuestras actividades, incluidos derechos de vuelo de las rutas, acceso a slots (derechos de despegue y aterrizaje) 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 del impuesto que se aplica a los pasajeros en vuelos desde el Reino Unido ("Air Passenger Duty" o "APD"), 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. Estos impuestos también pueden beneficiar a nuestros competidores, al reducir el coste relativo de operar desde sus *hubs*. Seguimos centrando nuestra actividad de comunicación y relaciones con los gobiernos en resaltar la creciente carga fiscal que soporta el sector aéreo en el Reino Unido.

#### *Restricciones de infraestructuras*

IAG puede verse afectado por las decisiones respecto a las políticas de infraestructuras o los cambios adoptados por gobiernos, reguladores u otros organismos, que se encuentran a menudo fuera del control del Grupo. El aeropuerto de London Heathrow ya no tiene capacidad sobrante y opera en las dos mismas pistas principales desde su apertura, hace 60 años. La consecuencia de esta situación es que somos vulnerables a las interrupciones de funcionamiento a corto plazo y no hay mucho que podamos hacer para mitigar esta situación. Seguimos abogando por la ampliación del aeropuerto para crear capacidad de forma rentable y reducir los retrasos a fin de que London Heathrow pueda competir más eficazmente con otros *hubs* europeos como París, Ámsterdam y Fráncfort.

#### **Comerciales y operativas**

##### *Reputación de marca*

Las marcas del Grupo tienen un valor comercial considerable. La erosión de las marcas a causa de un hecho específico o una serie de circunstancias puede perjudicar nuestra posición de liderazgo con los clientes y, en última instancia, afectar a nuestros ingresos y rentabilidad futuros.

##### *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. Iberia se encuentra especialmente expuesta a la economía española, que creció levemente en 2011 pero se prevé que se contraiga en 2012. La crisis fiscal de la eurozona hace aumentar el riesgo de las condiciones y estabilidad económica.

El Comité de Dirección revisa periódicamente las previsiones de financiación del Grupo a través de un proceso de planificación financiera y de previsiones realizadas con carácter periódico. Los resultados de esas revisiones se utilizan para dirigir el análisis financiero del Grupo a través de la gestión de la capacidad; la utilización de esa capacidad en los distintos mercados geográficos; junto con el control de costes, incluido la gestión de las inversiones y la reducción del apalancamiento operativo.

##### *Relaciones laborales*

Gran parte de nuestros empleados se agrupan en varios sindicatos. 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. Iniciativas dirigidas a mejorar la competitividad, como la creación de Iberia Express, han provocado varias huelgas de los pilotos de Iberia.

##### *Fallo de un sistema crítico de TI*

Dependemos de los sistemas de TI 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 de TI.

##### *Pandemias*

Si se produce un brote importante de una enfermedad infecciosa, como la gripe porcina, habrá un descenso de plantilla que puede afectar considerablemente a las operaciones. Los clientes corporativos clave pueden verse desincentivados para viajar, lo que perjudicaría significativamente las ventas. Mantenemos programas contingentes de continuidad de negocio en caso de pandemia, los cuales fueron utilizados por última vez durante el último brote de gripe porcina en el año 2009.

##### *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, ni que el Grupo no vaya a tener que asumir nuevos costes en el Reino Unido, España u otros países. Existe un riesgo de que los costes y los programas de desarrollo acordados durante la revisión del plan quinquenal hagan aumentar de forma significativa el coste de las operaciones en nuestros *hubs* de Londres, o comprometan una inversión futura en infraestructuras que puedan beneficiar a otros usuarios del aeropuerto más que a los intereses del Grupo. British Airways participa activamente como principal grupo de interés en el proceso de revisión quinquenal de la Autoridad de Aviación Civil.

### *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. Nuestros centros de incidentes responden de forma estructurada en caso de producirse un incidente de seguridad.

### *Hechos que pueden causar una Interrupción significativa de la red*

Son varios los hechos que pueden dar lugar a una interrupción significativa de la red. Entre los posibles escenarios y a modo de ejemplo: una interrupción importante del sistema de transporte público, la pérdida total o parcial del uso de terminales de aeropuertos, condiciones climatológicas adversas (como nieve, niebla o cenizas volcánicas), huelga de los controladores del tráfico aéreo generalizada o coordinada, guerras, conflictos civiles o terrorismo. Dichas interrupciones pueden provocar pérdidas de ingresos y costes adicionales. La Dirección tiene planes sólidos de continuidad del negocio dirigidos a mitigar esos riesgos en la medida posible.

Estos planes de contingencia se sometieron a prueba en el año 2010 con ocasión del terremoto japonés y los disturbios civiles de Oriente Medio y el norte de África.

## **Financieras**

### *Financiación con deuda*

Tenemos una carga de deuda sustancial que hay que devolver o refinanciar. Nuestra capacidad de financiar las operaciones corrientes, los encargos de aeronaves comprometidos y los planes de crecimiento futuro de la flota son vulnerables a varios factores, incluidas las condiciones financieras del mercado y el interés de las entidades por proporcionar financiación garantizada a las aeronaves. El Grupo mantiene sustanciales reservas de efectivo y líneas de financiación comprometidas para atenuar el riesgo de interrupciones a corto plazo del mercado de financiación de aeronaves.

El Comité Financiero de IAG revisa periódicamente la posición financiera del Grupo y trata de diversificar las fuentes de financiación utilizadas por el Grupo.

### *Fluctuación de precios del combustible y divisas*

En 2011 utilizamos aproximadamente 7,4 millones de toneladas de combustible. La volatilidad del precio del petróleo y productos del petróleo puede tener un impacto material en nuestros resultados operativos. El riesgo de precios se cubre parcialmente con la compra de 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 en la que coincidan, en la medida posible, de cobros y pagos en cada divisa individual, y gestionando activamente el importe sobrante o el importe que falta mediante operaciones de cobertura de tesorería. El Comité de Auditoría y Cumplimiento revisó detalladamente el enfoque de gestión del riesgo financiero a lo largo del ejercicio y fue aprobado por el Consejo de Administración.

El Grupo está expuesto al incumplimiento de contratos financieros por sus contrapartidas en actividades como a depósitos de efectivo a corto plazo, la cobertura de combustible y divisas. El incumplimiento por las contrapartidas puede dar lugar a pérdidas financieras.

El Comité de Cobertura del Grupo revisa periódicamente la posición de combustible y divisas del Grupo. Los resultados de esas revisiones se revisan con la Dirección y se toman las medidas adecuadas.

## **De cumplimiento y regulatorias**

### *Gobierno corporativo*

La estructura de gobierno del grupo IAG implementada en el momento de la fusión incluye una serie de características complejas, incluyendo las estructuras nacionales destinadas a proteger las rutas de British Airways e Iberia y sus licencias de operación, y garantías de protección de los intereses específicos de estas compañías. Aunque compleja, la estructura funcionó bien en 2011 y los objetivos de sinergias se han cumplido con creces.

### *Cumplimiento de leyes sobre competencia, anti-soborno y anti-corrupción*

El Grupo está expuesto al riesgo de comportamiento no ético de empleados individuales o grupos de empleados que dé lugar a multas o pérdidas para el Grupo. El Grupo cuenta con amplias políticas diseñadas para asegurar su cumplimiento, junto con programas de formación de empleados para educar al personal respecto a estas cuestiones.

**INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.**

Estados Financieros resumidos consolidados no auditados del ejercicio  
1 de enero de 2011 – 31 de diciembre de 2011

La cuenta de resultados y el estado de flujos de caja consolidados de IAG a 31 de diciembre de 2011 son los resultados consolidados de British Airways e IAG (la Compañía) correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, y de Iberia referentes al periodo comprendido entre el 22 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2011; la comparativa de IAG de 31 de diciembre de 2010 es exclusivamente los resultados de British Airways en los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010. El balance de situación de IAG a 31 de diciembre de 2011 refleja la situación financiera consolidada de British Airways, IAG (la Compañía) e Iberia; la comparativa del balance de IAG a 31 de diciembre de 2010 sólo se refiere a British Airways.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Ejercicio finalizado el 31 de diciembre**

Millones de euros (no auditado)

	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
Ingresos de pasaje	13.496		13.496	6.885
Ingresos de carga	1.176		1.176	625
Otros ingresos	1.431		1.431	379
<b>Total ingresos</b>	<b>16.103</b>		<b>16.103</b>	<b>7.889</b>
Gastos de personal	3.799		3.799	1.829
Gastos de combustible	4.999	89	5.088	2.204
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.522		1.522	902
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.175		1.175	547
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.074		1.074	485
Propiedad, TI y otros gastos	903		903	497
Gastos comerciales	740		740	277
Depreciación, amortización y deterioro	969		969	671
Gastos de arrendamiento operativo de flota	386	(11)	375	60
Diferencias de tipo de cambio	14		14	(1)
Gastos totales de las operaciones	15.581	78	15.659	7.471
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>522</b>	<b>(78)</b>	<b>444</b>	<b>418</b>
Gastos financieros	(220)		(220)	(147)
Ingresos financieros	85		85	21
Cargos por conversión de préstamos en moneda extranjera	(8)		(8)	(14)
Pérdidas de derivados de combustible	(12)		(12)	(2)
Cargo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	(19)		(19)	(21)
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	7		7	7
(Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(2)	83	81	(4)
Abono (cargo) por financiación neta correspondiente a pensiones	184		184	(57)
Beneficio antes de impuestos	537	5	542	201
Impuestos	17	23	40	11
Beneficio después de impuestos del periodo	554	28	582	212
Atribuible a:				
Accionistas de la matriz	534		562	197
Intereses minoritarios	20		20	15
	554		582	212
Beneficio básico por acción			31,1	17,1
Beneficio diluido por acción			29,7	17,1

**ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO**

Millones de euros (no auditado)

	2011	2010
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>582</b>	<b>212</b>
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(106)	79
Reclasificados y anotados en beneficio neto	54	20
Variaciones en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	(66)	-
Participación de otros movimientos en reservas de empresas asociadas	-	57
Beneficios por diferencias de cambio	48	20
<b>Resultado total reconocido, neto de impuestos</b>	<b>512</b>	<b>388</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	492	373
Intereses minoritarios	20	15
	512	388

Las partidas incluidas en el Estado del Resultado Global Consolidado anterior se presentan netas de impuestos

**BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO**

Millones de euros (no auditado)	31 de diciembre 2011	31 de diciembre 2010
<b>Activo no corrientes</b>		
Inmovilizado material	9.584	8.080
Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio	1.724	336
Inversiones en empresas asociadas	165	287
Activos financieros disponibles para la venta	466	77
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.317	676
Instrumentos financieros derivados	37	22
Activos por impuesto diferido	497	-
Otros activos no corrientes	71	48
	<b>13.861</b>	<b>9.526</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	18	39
Existencias	400	115
Deudores comerciales	1.175	453
Otros activos corrientes	445	306
Instrumentos financieros derivados	119	156
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.758	1.381
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.977	917
	<b>5.892</b>	<b>3.367</b>
<b>Total activo</b>	<b>19.753</b>	<b>12.893</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	928	-
Prima de emisión	5.280	-
Acciones propias	(17)	(4)
Otras reservas	(805)	2.529
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>5.386</b>	<b>2.525</b>
Intereses minoritarios	300	300
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>5.686</b>	<b>2.825</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.304	4.114
Obligaciones de retribuciones a empleados	277	258
Pasivo por impuesto diferido	1.274	928
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.244	194
Instrumentos financieros derivados	55	4
Otros pasivos a largo plazo	384	362
	<b>7.538</b>	<b>5.860</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	579	538
Acreedores y otras cuentas por pagar	5.377	3.314
Instrumentos financieros derivados	64	11
Impuesto corriente a pagar	157	12
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	352	333
	<b>6.529</b>	<b>4.208</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>14.067</b>	<b>10.068</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>19.753</b>	<b>12.893</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADOS**

Millones de euros (no auditado)	<b>Ejercicio finalizado el 31 de diciembre 2011</b>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre, 2010
<b>Flujos de efectivo procedente de actividades de explotación</b>		
Beneficio de las operaciones	444	418
Depreciación, amortización y deterioro	969	671
Variación del Capital Circulante	(115)	(47)
Resolución de la investigación de competencia desleal	(168)	(3)
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones	(157)	-
Otros movimientos distintos a efectivo	(12)	-
Intereses pagados	(186)	(103)
Impuestos	(5)	-
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>770</b>	<b>936</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(1.071)	(641)
Venta de inmovilizado material	65	50
Efectivo adquirido en combinación de negocios	689	-
Intereses percibidos	78	20
Disminución/(aumento) de otros depósitos remunerados a corto plazo	843	(302)
Adquisición de acciones propias	(18)	-
Dividendos percibidos	10	-
Otros movimientos de inversión	5	(7)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>601</b>	<b>(880)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Préstamos a largo plazo	304	436
Amortización de préstamos	(312)	(118)
Amortización de arrendamientos financieros	(341)	(414)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	(20)	(15)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>(369)</b>	<b>(111)</b>
Aumento/(disminución) neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.002	(55)
Diferencias netas por cambio de divisa	58	88
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	917	884
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo<sup>(1)</sup></b>	<b>1.977</b>	<b>917</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>1.758</b>	<b>1.381</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>3.735</b>	<b>2.298</b>

<sup>(1)</sup>El efectivo restringido de 79 millones de euros (diciembre 2010: cero euros) consiste en efectivo depositado por British Airways en una cuenta bancaria que no está disponible para el uso general de la Compañía. El efectivo depositado se utilizará para cumplir con los términos y condiciones de un acuerdo de financiación con los administradores del plan de pensiones de prestación definida de British Airways, y el saldo restante se devolverá al Grupo. El importe final requerido para liquidar el contrato con los administradores del fondo aún no se conoce, pero no será superior a 79 millones de euros.

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

Millones de euros (no auditado)	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2011	-	-	(4)	2.529	<b>2.525</b>	300	<b>2.825</b>
Total del resultado global del ejercicio, neto de impuestos	-	-	-	492	<b>492</b>	20	<b>512</b>
Acciones emitidas durante el ejercicio	928	5.280	(14)	(3.839)	<b>2.355</b>	-	<b>2.355</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	18	<b>18</b>	-	<b>18</b>
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	1	(5)	<b>(4)</b>	-	<b>(4)</b>
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	<b>(20)</b>
<b>A 31 de diciembre, 2011</b>	<b>928</b>	<b>5.280</b>	<b>(17)</b>	<b>(805)</b>	<b>5.386</b>	<b>300</b>	<b>5.686</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 1.662 millones de euros.

Para los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010

	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de abril de 2010	-	-	(5)	2.150	2.145	300	2.445
Total del resultado global del ejercicio, neto de impuestos	-	-	-	373	373	15	388
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	7	7	-	7
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	1	(1)	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(15)	(15)
<b>A 31 de diciembre, 2010<sup>(2)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4)</b>	<b>2.529</b>	<b>2.525</b>	<b>300</b>	<b>2.825</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 1.087 millones de euros.

<sup>(2)</sup>El capital emitido y la prima de emisión a 1 de abril de 2010 se han ajustado retrospectivamente como consecuencia de la fusión (nota 3) para reflejar el capital social y la prima de emisión de la Compañía. Los demás saldos de reservas están relacionados con British Airways y la Compañía. El capital emitido a 1 de abril de 2010 era de 15.000 euros.

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados)

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre 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 consolidados resumidos del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se han formulado conforme a la NIC 34 para su publicación por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2012. Los estados financieros consolidados resumidos que se adjuntan no son las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad y no están auditados. Las cifras comparativas de los estados financieros resumidos consolidados son los estados financieros publicados de British Airways en los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010, que han sido convertidos a euros.

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 finalizados el 31 de diciembre de 2010. Los estados financieros de British Airways correspondientes a los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010 se han depositado en el Registro Mercantil de Inglaterra y Gales y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") adoptadas por la Unión Europea y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRIC) de la International Accounting Standards Board (IASB).

Como consecuencia de la combinación de negocios, el Grupo ha ampliado la descripción de la política contable empleada con relación a las Partidas Excepcionales.

El 22 de diciembre de 2011, British Airways celebró un acuerdo vinculante con Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) para adquirir las acciones de British Midland Limited (bmi) a cambio de una contraprestación de 207 millones de euros (172,5 millones de libras esterlinas). En virtud del acuerdo, 72 millones de euros (60 millones de libras) del precio de compra se abonarán a Lufthansa en cuatro plazos antes de la finalización. El 31 de diciembre de 2011 se pagó un plazo de 18 millones de euros (15 millones de libras), y los tres restantes, que ascienden a un total de 54 millones de euros (45 millones de libras), se registraron como compromisos de inversión. La finalización de la adquisición está prevista para el primer trimestre de 2012, con sujeción a la autorización regulatoria de la Comisión Europea y de otros organismos. Según los términos y condiciones del acuerdo, British Airways deberá pagar una fee de terminación de 12 millones de euros (10 millones de libras) si la fase uno de la autorización regulatoria de la UE no se ha obtenido a 31 de marzo de 2012, y si una de las partes decide poner fin al acuerdo.

### 2. POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables y los métodos de cálculo adoptados son coherentes con los empleados en las cuentas anuales correspondientes al periodo cerrado a 31 de diciembre de 2010, tal y como se describe en los estados financieros de British Airways, excepto en lo que se menciona a continuación.

#### Cambio de la divisa de presentación

Un cambio de la divisa de presentación es un cambio de política contable que se contabiliza con carácter retrospectivo. Dado que la presentación del Grupo se realiza en euros, los resultados comparativos incluidos en los estados financieros consolidados resumidos del Grupo anteriormente presentados en libras esterlinas se han convertido a euros mediante los procedimientos aquí indicados:

- los activos y pasivos se convierten desde su divisa funcional a la nueva divisa de presentación al inicio del periodo de comparación utilizando el tipo de cambio de apertura y reconvirtiéndose al tipo de cierre;
- las partidas de la cuenta de resultados se convierten a un tipo de cambio medio del periodo;
- las partidas de patrimonio neto se convierten al tipo histórico o al tipo de cierre, y el saldo resultante se informa en la partida reservas de conversión de divisas.

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y revisiones desde el 1 de enero de 2011.

NIIF 3 (revisada) 'Combinaciones de negocios'. Los cambios explican con mayor claridad que la orientación relativa a la opción de valorar los intereses minoritarios al valor razonable o a la cuota proporcional del patrimonio neto de la sociedad adquirida es aplicable sólo a instrumentos que presentan una participación accionarial y confieren a los titulares el derecho a una cuota proporcional del patrimonio neto en caso de liquidación. Esto no es aplicable al Grupo en la actualidad.

NIIF 7 (revisada) 'Instrumentos financieros: Información a revelar'. Los cambios incluyen varias aclaraciones relacionadas con la divulgación de instrumentos financieros. La norma requiere un cambio en la presentación de las notas a los estados financieros del Grupo, pero no afecta a los beneficios declarados.

NIC 1 (revisada) 'Presentación de estados financieros'. Los cambios permiten, para cada componente del patrimonio neto, que la presentación del análisis desglosado por conceptos pueda incluirse en el estado de variaciones patrimoniales o en las notas a los estados financieros. La norma requiere un cambio en el formato y la presentación de las declaraciones principales del Grupo, pero no afecta a los beneficios o el patrimonio neto declarados.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** (no auditados) - continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

2. **POLÍTICAS CONTABLES** (Continuación)

NIC 34 (revisada) 'Elaboración de informes financieros intermedios'. Los cambios clarifican 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. Esta norma supone un cambio en la presentación de la información, pero no afecta a los estados financieros del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011.

NIC 24 (revisada) 'Transacciones con partes vinculadas'. Los cambios aclaran la definición de relaciones con partes vinculadas, poniendo énfasis en las relaciones con personas y personal directivo clave. También permiten que las entidades puedan estar exentas de requisitos de revelación de información sobre partes vinculadas en transacciones realizadas con un Estado, cuando esas entidades estén bajo control, control conjunto o influencia significativa de dicho Estado. La nueva definición de partes vinculadas no afecta a la información declarada por el Grupo.

NIC 32 (revisada) 'Instrumentos financieros: presentación'. Los cambios permiten 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 la entidad por una cuantía fija en cualquier divisa. La norma no afecta a la clasificación de los instrumentos de patrimonio del Grupo.

CINIIF 14 (revisada) 'Pagos anticipados cuando existe la obligación de mantener un nivel mínimo de financiación'. Permite que la entidad reconozca el pago anticipado del coste de un servicio futuro como un activo de pensiones, cuando el Grupo no esté sujeto a requisitos de financiación mínima. La norma no afecta a la situación financiera del Grupo.

Otras modificaciones derivadas de mejoras a las NIIF no afectan de ningún modo a las políticas contables, la situación financiera o los resultados del Grupo. El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna otra norma, interpretación o revisión que se hayan emitido pero que aún no estén vigentes.

**Partidas excepcionales**

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben revelarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. La columna de Partidas excepcionales de la Cuenta de resultados se refiere principalmente a los efectos de las operaciones de la combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones recurrentes del Grupo.

Entre dichas transacciones figuran partidas en efectivo, como los costes derivados de la realización de la transacción, y partidas no en efectivo como ganancias o pérdidas contables reconocidas en la cuenta de resultados.

3. **COMBINACIONES DE NEGOCIOS**

Con arreglo a las condiciones de la fusión, los accionistas ordinarios 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 se quedaron con un 56% de IAG y los accionistas de Iberia con un 44%.

Antes del 21 de enero de 2011, British Airways poseía un 13,15% del capital social emitido de Iberia (13,55% tras la cancelación de acciones en autocartera 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 del valor bursátil de British Airways al cierre de la sesión del 20 de enero de 2011: 3,346 euros (2,825 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.

El Grupo espera generar unas sinergias anuales de aproximadamente 500 millones de euros al final de su quinto año, con el consiguiente beneficio para accionistas, clientes y empleados. IAG combinará las posiciones de liderazgo de ambas empresas en el Reino Unido y España, y mejorará su ya fuerte presencia en los mercados internacionales de largo radio, conservando las marcas y operaciones individuales de las dos compañías.

	<b>21 de enero</b>
	<b>2011</b>
Millones de euros	
<b>Valor de IAG</b>	
Valor razonable de British Airways	3.862
Participación de Iberia en British Airways	(385)
	3.477
Titularidad de accionistas de British Airways en IAG (%)	56
Valor de IAG	6.209
<b>Precio de compra</b>	
Valor de IAG	6.209
Titularidad de accionistas de Iberia en IAG (%)	44
	2.732
Participación de British Airways en Iberia	370
Precio de compra	3.102

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** (no auditados) - continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS (Continuación)

A 21 de enero de 2011, los activos y pasivos resultantes de la adquisición son los siguientes:

Millones de euros	Importe contable de la sociedad adquirida	Valor razonable
Inmovilizado material	1.264	1.385
Inmovilizado inmaterial		
Fondo de comercio	-	249
Marca	-	306
Programas de fidelización	-	253
Derechos de aterrizaje	-	430
Otros	45	88
Inversiones en empresas asociadas	157	157
Otros activos no corrientes	1.254	1.263
Efectivo y activos líquidos equivalentes	689	689
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.175	1.175
Deudores comerciales y otras partidas a cobrar <sup>(1)</sup>	568	568
Existencias	215	215
Otros activos corrientes	201	201
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	(462)	(462)
Acreedores comerciales y otras partidas a pagar	(1.549)	(1.549)
Otros pasivos corrientes	(184)	(184)
Provisiones no corrientes	(1.203)	(1.265)
Pasivo por impuesto diferido	(191)	(537)
Otros pasivos no corrientes	(265)	(265)
<b>Activos netos identificables adquiridos</b>	<b>1.714</b>	<b>2.717</b>

<sup>(1)</sup> El importe bruto contractual de deudores comerciales fue de 603 millones de euros, de los que se espera cobrar un 94%.

El fondo de comercio reconocido en la adquisición de Iberia refleja el exceso de valor de la transacción que no puede atribuirse a los activos y los pasivos. Dicho fondo de comercio expresa las sinergias que se espera conseguir mediante la combinación de negocios. No se ha asignado a la unidad de generación de efectivo de Iberia, y no es fiscalmente deducible.

La marca, los programas de fidelización y los derechos de aterrizaje se han valorado como activos de vida indefinida que se someterán anualmente a pruebas de deterioro.

Los costes de transacción ascendieron a 58 millones de euros y se reconocieron en la cuenta de resultados de los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010 en el epígrafe "Propiedad, TI y otros gastos". No ha habido costes significativos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011.

La contribución de Iberia a los ingresos fue de 4,620 millones de euros, y a las pérdidas por operaciones de 61 millones de euros en los resultados consolidados del Grupo. Si Iberia se hubiera consolidado el 1 de enero de 2011, el Grupo habría registrado un total de ingresos de 16.339 millones de euros y un beneficio operativo de 407 millones de euros.

4. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Adquisición por etapas

Como consecuencia de la inversión inicial de British Airways en Iberia, la combinación de negocios del Grupo se realizó en varias fases. Por lo tanto, el Grupo volvió a evaluar su inversión inicial en Iberia a valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a una plusvalía no monetaria de 83 millones de euros reconocida en "Partidas Excepcionales" de la cuenta de resultados consolidada.

Derivados e instrumentos financieros

El 21 de enero de 2011, Iberia tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un beneficio neto a valor de mercado de 78 millones de euros registrado en "Otras reservas" en el balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Iberia reclasifica el beneficio de otras reservas en la cuenta de resultados.

El Grupo no reconoce los beneficios netos de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición en "Otras reservas" del balance, dando lugar a costes de combustible y arrendamiento operativo de flota sin descontar los beneficios de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011, esto ha producido un aumento de 89 millones de euros del gasto de combustible declarado y una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota de 11 millones de euros y un crédito fiscal relacionado de 23 millones de euros.

El Grupo reconoció el impacto de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición en la columna de "Partidas excepcionales" de la cuenta de resultados.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** (no auditados) - continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

## 5. ESTACIONALIDAD

El negocio del Grupo es muy estacional, con un fuerte aumento de la demanda en los meses de verano. Por consiguiente, los mayores ingresos y beneficios de las operaciones se esperan habitualmente en los últimos seis meses del ejercicio financiero, más que en los seis primeros.

## 6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a. Segmentos de negocio

British Airways e Iberia se gestionan como sociedades operativas separadas. Las operaciones de pasaje y carga de cada sociedad se gestionan como una única unidad de negocio. 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. Las decisiones de asignación de recursos por parte del Comité de Dirección de IAG se basan en la rentabilidad de la red, en función principalmente de los mercados en los que trabajan las compañías operativas. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados. 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 declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways e Iberia.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 y los nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010:

Millones de euros	2011			Total	2010
	British Airways	Iberia	No asignados		Total
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	11.483	4.620	-	<b>16.103</b>	7.889
Ingresos entre segmentos	9	16	36	<b>61</b>	-
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>11.492</b>	<b>4.636</b>	<b>36</b>	<b>16.164</b>	<b>7.889</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(786)	(169)	(14)	<b>(969)</b>	(671)
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones<sup>(1)</sup></b>	<b>592</b>	<b>(61)</b>	<b>(87)</b>	<b>444</b>	418
Ingresos/(gastos) no operativos netos				<b>98</b>	(217)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>				<b>542</b>	201

<sup>(1)</sup>El segmento "No asignados" incluye un cargo excepcional de 78 millones de euros (nota 4).

## b. Desglose geográfico

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
Ingresos por origen de la venta		
Reino Unido	5.124	3.474
España	2.168	93
EE.UU.	2.247	1.575
Resto del mundo	6.564	2.747
	<b>16.103</b>	<b>7.889</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** (no auditados) - continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS (Continuación)

b. Desglose geográfico (Continuación)

Activos por área

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio
<b>A 31 de diciembre de 2011</b>		
Reino Unido	8.090	377
España	1.407	1.310
EE.UU.	77	4
No asignados	10	33
<b>Total</b>	<b>9.584</b>	<b>1.724</b>
<b>A 31 de diciembre de 2010</b>		
Reino Unido	7.976	299
España	-	-
EE.UU.	91	3
No asignados	13	34
<b>Total</b>	<b>8.080</b>	<b>336</b>

7. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos	(198)	(135)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(41)	(14)
Intereses capitalizados sobre pagos en curso	2	1
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	1
Cargos de divisa sobre activos financieros fijos	16	-
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(220)</b>	<b>(147)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	85	21
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>85</b>	<b>21</b>
<b>Abono/(cargo) neto correspondiente a pensiones</b>		
Ingresos financieros netos correspondientes a pensiones	72	3
Amortización de pérdidas actuariales superiores a la banda de fluctuación	(30)	(73)
Reconocimiento inmediato de ganancias actuariales netas sobre Airways Pension Scheme	-	99
Efecto del techo de activos del APS	142	(86)
<b>Abono / (cargo) por financiación neta correspondiente a pensiones</b>	<b>184</b>	<b>(57)</b>

8. IMPUESTOS

El crédito fiscal del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 fue de 40 millones de euros (nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010: 11 millones de euros). El 31 de marzo de 2011 se promulgaron, con carácter sustantivo, nuevas leyes en el Reino Unido por las cuales el principal tipo impositivo aplicado en el impuesto sobre sociedades se reduce del 28% al 26% a partir del 1 de abril de 2011, con una reducción adicional del 1% anual hasta el 25% el 1 de abril de 2012. La reducción del tipo aplicado en el impuesto de sociedades reduce el pasivo por impuesto diferido anotado a 31 de diciembre de 2011 en 78 millones de euros.

Excluido el ajuste no recurrente derivado de la reducción del tipo aplicado al impuesto de sociedades (83 millones de euros en la cuenta de resultados), el efecto de la contabilización de pensiones por importe de 70 millones de euros y el impacto fiscal de la contabilización de la combinación de los negocios de 22 millones de euros, el tipo efectivo del impuesto para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 fue del 25%.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** (no auditados) - continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

## 9. BENEFICIOS POR ACCIÓN

Los beneficios básicos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se calculan utilizando una media ponderada de 1.808.076.584 acciones ordinarias, ajustándola por acciones mantenidas a efectos de los Planes sobre Acciones para Empleados. Los beneficios diluidos por acción para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se calculan utilizando una media ponderada de 2.005.229.168 acciones ordinarias.

El número de acciones emitidas a 31 de diciembre de 2011 era de 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una.

## 10. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración declara que no se pagó ningún dividendo durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 (nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010: cero euros).

## 11. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio
Valor neto contable a 1 de enero de 2011	8.080	336
Altas	952	97
Alta mediante combinación de negocios	1.385	1.326
Bajas	(37)	-
Reclasificaciones	(14)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(926)	(43)
Movimientos por cambio de divisas	144	8
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2011</b>	<b>9.584</b>	<b>1.724</b>
Valor neto contable a 1 de abril de 2010	7.767	303
Altas	663	41
Bajas	(2)	-
Reclasificaciones	(52)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(651)	(20)
Movimientos por cambio de divisas	355	12
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2010	8.080	336

Las compras de inmovilizado autorizadas y contratadas pero no registradas en los estados financieros ascienden a 5.359 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 compra de inmovilizado están denominados en dólares y están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** (no auditados) - continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

12. **ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA**

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 18 millones de euros (31 de diciembre de 2010: 39 millones de euros) comprenden tres aviones Boeing 757 (31 de diciembre de 2010: seis aviones Boeing 757). Estos aviones se incluyen en el segmento de negocio de British Airways y saldrán del negocio en 12 meses desde el 31 de diciembre de 2011.

El Grupo vendió activos no corrientes mantenidos para la venta por valor contable de 35 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 (nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010: 52 millones de euros), dando lugar a una pérdida de 7 millones de euros (nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010: 4 millones de euros).

13. **INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA**

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros a 31 de diciembre de 2011 y 31 de diciembre de 2010 por tipo y clasificación:

Millones de euros	Activos financieros						Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos financieros disponibles para la venta	Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
<b>Activos financieros no corrientes</b>							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	466	-	-	<b>466</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	37	-	-	-	<b>37</b>
Otros activos no corrientes	42	-	-	-	8	21	<b>71</b>
<b>Activos financieros corrientes</b>							
Deudores comerciales	1.175	-	-	-	-	-	<b>1.175</b>
Otros activos corrientes	203	-	-	-	-	242	<b>445</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	119	-	-	-	<b>119</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.507	-	-	-	251	-	<b>1.758</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.977	-	-	-	-	-	<b>1.977</b>
<b>A 31 de diciembre de 2011</b>							
Millones de euros	Pasivos financieros					Total	
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros			
<b>Pasivos financieros no corrientes</b>							
Deudas financieras con intereses a largo plazo	4.304	-	-	-	-	<b>4.304</b>	
Instrumentos financieros derivados	-	-	55	-	-	<b>55</b>	
Otros pasivos a largo plazo	11	-	-	-	373	<b>384</b>	
<b>Pasivos financieros corrientes</b>							
Componente corriente de la deuda a largo plazo	579	-	-	-	-	<b>579</b>	
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.116	-	-	-	2.261	<b>5.377</b>	
Instrumentos financieros derivados	-	-	64	-	-	<b>64</b>	

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** (no auditados) - continuación  
 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA (Continuación)

A 31 de diciembre de 2010	Activos financieros						Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos financieros disponibles para la venta	Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
Millones de euros							
<b>Activos financieros no corrientes</b>							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	77	-	-	77
Instrumentos financieros derivados	-	-	22	-	-	-	22
Otros activos no corrientes	-	-	-	-	-	48	48
<b>Activos financieros corrientes</b>							
Deudores comerciales	453	-	-	-	-	-	453
Otros activos corrientes	131	-	-	-	-	175	306
Instrumentos financieros derivados	-	-	156	-	-	-	156
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.381	-	-	-	-	-	1.381
Efectivo y activos líquidos equivalentes	917	-	-	-	-	-	917

A 31 de diciembre de 2010	Pasivos financieros					Total
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros		
Millones de euros						
<b>Pasivos financieros no corrientes</b>						
Deudas financieras con intereses a largo plazo		4.114	-	-	-	4.114
Instrumentos financieros derivados		-	-	4	-	4
Otros pasivos a largo plazo		13	-	-	349	362
<b>Pasivos financieros corrientes</b>						
Componente corriente de la deuda a largo plazo		538	-	-	-	538
Acreedores y otras cuentas por pagar		1.781	-	-	1.533	3.314
Instrumentos financieros derivados		-	-	11	-	11

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS** (no auditados) - continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011

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

Millones de euros	<b>Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011</b>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
Aumento/(disminución) de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el periodo	371	(58)
Fondos netos adquiridos mediante combinación de negocios	1.402	-
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	653	532
(Disminución)/aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	(843)	302
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros y contratos de compra a plazos realizados	(304)	(436)
Reducción de la deuda neta procedente de los flujos de efectivo	1.279	340
Diferencias de cambio y otros movimientos no de efectivo	(73)	(121)
Disminución de la deuda neta durante el periodo	1.206	219
Deuda neta al inicio del periodo	(2.354)	(2.573)
<b>Deuda neta a 31 de diciembre</b>	<b>(1.148)</b>	<b>(2.354)</b>

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

15. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

Millones de euros	<b>31 de diciembre 2011</b>	31 de diciembre 2010
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	247	209
Arrendamientos financieros	317	255
Contratos de compra a plazo	15	74
	<b>579</b>	<b>538</b>
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.625	1.688
Arrendamientos financieros	2.673	2.405
Contratos de compra a plazo	6	21
	<b>4.304</b>	<b>4.114</b>

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. La conversión a acciones ordinarias se realizará al tipo de 1,89 libras por acción. El componente de renta variable 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. A 31 de diciembre de 2011, 184.708.995 opciones (31 de diciembre de 2010: 185.185.185) seguían en circulación.

16. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el ejercicio se concedieron 11.878.197 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (Performance Share Plan, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. 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, o basándose en el precio de la acción a la fecha de la concesión, en función del criterio de rentabilidad incorporado. Los datos medios ponderados utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el ejercicio son los siguientes:

Valor razonable medio ponderado (libras): 1.11  
Volatilidad prevista del precio de la acción (%): 50  
Vigencia prevista de las opciones (años): 3  
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (libras): 1.97

El Grupo también concedió acciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo, a tenor del cual se concedieron 927.696 acciones condicionadas durante el ejercicio.

17. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS

El Grupo tiene dos planes principales de prestación definida en el Reino Unido, el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos cerrados para nuevos miembros. Los resultados de la valoración contable a 31 de diciembre de 2011 se resumen a continuación:

Millones de euros	APS		NAPS	
	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Valor razonable de los activos del plan	<b>8.285</b>	7.516	<b>10.895</b>	10.161
Valor actual de los pasivos del plan	<b>(7.232)</b>	(6.890)	<b>(11.972)</b>	(11.340)
<b>Activo/(pasivo) de pensiones neto</b>	<b>1.053</b>	626	<b>(1.077)</b>	(1.179)
Activo/(pasivo) de pensiones neto representado por:				
Activo de pensiones neto reconocido	<b>700</b>	426	<b>608</b>	240
Restricción sobre superávit de APS por techo de activos	-	145	-	-
Ganancias/(pérdidas) actuariales acumuladas no reconocidas	<b>353</b>	55	<b>(1.685)</b>	(1.419)
<b>Activo/(pasivo) de pensiones neto</b>	<b>1.053</b>	626	<b>(1.077)</b>	(1.179)

A 31 de diciembre de 2011, tanto APS como NAPS se reconocieron en el balance como activos derivados de retribuciones a empleados, representando 1.308 millones de euros de los 1.317 millones de euros del epígrafe (2010: 666 millones de euros de 676 millones de euros). Los 277 millones de euros de obligaciones de retribuciones a empleados a 31 de diciembre de 2011 se refieren a otros planes (2010: 258 millones de euros).

Millones de euros	APS		NAPS	
	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010	31 de diciembre de 2011	31 de diciembre de 2010
Porcentaje anual:				
Inflación (IPC)	2,15	2,9	2,25	3,0
Inflación (IPC)	2,9	3,4	3,0	3,5
Subidas salariales (como IPC)	2,9	3,4	3,0	3,5
Tasa de descuento	4,7	5,5	5,0	5,5

18. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para grandes reparaciones	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2011	36	309	135	47	<b>527</b>
Provisiones registradas durante el ejercicio	73	46	81	35	<b>235</b>
Alta mediante combinación de negocios	956	78	166	65	<b>1.265</b>
Utilizadas durante el ejercicio	(130)	(179)	(22)	(35)	<b>(366)</b>
Resueltas	(43)	(7)	(41)	(13)	<b>(104)</b>
Actualización de descuento	23	9	8	1	<b>41</b>
Diferencias de cambio	1	(3)	2	(2)	<b>(2)</b>
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2011</b>	<b>916</b>	<b>253</b>	<b>329</b>	<b>98</b>	<b>1.596</b>
Desglose:					
Corrientes	137	114	74	27	352
No corrientes	779	139	255	71	1.244

19. PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre 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 algunos préstamos, pasivos y compromisos que, a 31 de diciembre de 2011, ascendían a 411 millones de euros (2010: 460 millones de euros).

20. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

Tras la fusión el 21 de enero de 2011, el Grupo mantiene los intereses de British Airways e Iberia. IAG es la sociedad que controla en última instancia a sus filiales, British Airways e Iberia.

Todas las cifras presentadas en 2010 incluyen transacciones entre British Airways e Iberia; antes de la fusión, ambas compañías estaban clasificadas mutuamente como asociadas. Como consecuencia de la fusión, tanto British Airways como Iberia están clasificadas como filiales del Grupo, y todas las transacciones realizadas con posterioridad entre las dos compañías se han eliminado con la consolidación.

20. **TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS** (Continuación)

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad durante los periodos financieros finalizados el 31 de diciembre:

Millones de euros	<b>Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011</b>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	163	44
Ventas a accionistas significativos	5	-
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	66	49
Compras a accionistas significativos	21	-

Saldos al cierre del periodo derivados de ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	<b>31 de diciembre 2011</b>	31 de diciembre 2010
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes por cobrar de empresas asociadas	24	1
Importes debidos por accionistas significativos:	282	-
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas	19	8
Importes debidos a accionistas significativos:	-	-

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 el Grupo no había registrado ninguna provisión para insolvencias en relación con importes debidos por partes vinculadas (nueve meses hasta 31 de diciembre de 2010: cero euros).

21. **REMUNERACIÓN DE ADMINISTRADORES Y ALTA DIRECCIÓN**

A 31 de diciembre de 2011 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos a Consejeros o ejecutivos del Grupo (2010: cero euros) que deban ser revelados conforme a los requisitos del artículo 260 de la Ley de Sociedades de Capital.

La remuneración del personal directivo clave del Grupo, que comprendía el Consejo de Administración y el Comité de Dirección en 2011 y 2010 es la siguiente:

Millones de euros	<b>Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011</b>	Nueve meses finalizados el 31 de diciembre de 2010
Salarios y otra retribución a corto plazo	9	6
Pagos basados en acciones	1	2
	<b>10</b>	<b>8</b>

La Compañía proporciona primas de seguros de vida para todos los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Dirección. A 31 de diciembre del 2011 la Compañía había contribuido a dichos planes de seguros de vida con 13.000 euros. A 31 de diciembre de 2011 el valor total transferible de pensiones devengadas fue de 4 millones de euros (2010: 11 millones de euros).

**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 (REAL DECRETO 1362/2007).**

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A., en su reunión celebrada el 28 de febrero de 2012, declaran que, en su leal saber y entender, los estados financieros consolidados resumidos del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se han elaborado conforme a la NIC 34 adoptada 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 de su grupo consolidado, y que el informe de gestión consolidado resumido ofrece un análisis preciso de la información exigida, también de conformidad con las DTR 4.2.7R y DTR 4.2.8R de la Financial Services Authority (legislación británica), incluyendo una explicación de los eventos importantes del periodo, una descripción de los riesgos e incertidumbres principales y una relación de las transacciones importantes con partes vinculadas.

28 de febrero de 2012

---

D. Antonio Vázquez Romero  
Presidente del Consejo de Administración

---

D. William Walsh  
Consejero Delegado

---

Sir Martin Broughton  
Presidente suplente del Consejo de  
Administración

---

D. César Alierta Izuel

---

D. Patrick Cescau

---

Baronesa Kingsmill

---

D. James Lawrence

---

D. José Manuel Fernández Norriella

---

D. José Pedro Pérez-Llorca

---

D. Kieran Poynter

---

D. Rodrigo de Rato y Figaredo

---

D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo

---

D. John Snow

---

D. Keith Williams

## FLOTA AÉREA

### Número de aviones en servicio con empresas del Grupo

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Total a 31 de diciembre de 2011	Total a 31 de diciembre de 2010	Variaciones desde 31 de diciembre de 2010	Futuras entregas	Opciones
<b>Operaciones aéreas</b>							
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	31	21	52	56	(4)	2	-
Airbus A320	34	36	70	75	(5)	28	31
Airbus A321	15	15	30	30	-	-	-
Airbus A330	-	-	-	-	-	8	8
Airbus A340-300	7	11	18	18	-	-	-
Airbus A340-600	2	15	17	17	-	-	-
Airbus A380	-	-	-	-	-	12	7
Boeing 737-400	19	-	19	19	-	-	-
Boeing 747-400	52	-	52	50	2	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	4	(1)	-	-
Boeing 767-300	21	-	21	21	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	4	1	5	3	2	3	2
Boeing 787	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	7	-	7	5	2	-	16
<b>Total Grupo</b>	<b>242</b>	<b>106</b>	<b>348</b>	<b>352</b>	<b>(4)</b>	<b>77</b>	<b>92</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 30 aviones (2010: 39) que no se encuentran en servicio, incluidas 5 aeronaves subarrendadas (2010: 6) y 3 aeronaves mantenidas para la venta (2010: 16).