

ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 3 de agosto de 2012, los resultados consolidados del Grupo correspondientes a los semestres finalizados el 30 de junio de 2012 y 2011, así como los resultados combinados correspondientes al semestre comparativo finalizado el 30 de junio de 2011, incluidos los primeros 21 días de enero de Iberia en 2011.

Principales parámetros del periodo relativos a los resultados combinados de IAG:

- Pérdida de las operaciones en el segundo trimestre de 4 millones de euros, antes de partidas excepcionales (2011: beneficio de explotación: 190 millones de euros).
- Pérdida de las operaciones correspondiente al semestre finalizado el 30 de junio de 2012 de 253 millones de euros antes de partidas excepcionales (2011: beneficio de explotación: 88 millones de euros)
- British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones, después de partidas excepcionales, de 13 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2012, mientras que Iberia registró una pérdida de las operaciones de 263 millones de euros.
- Pérdida antes de impuestos en el semestre de 390 millones de euros (2011: beneficio antes de impuestos de 39 millones de euros)
- Los ingresos registrados en el semestre aumentaron un 9,8% alcanzando los 8.532 millones de euros (2011: 7.773 millones de euros), incluidos 278 millones de euros o un 3,6% por el efecto de la conversión de moneda.
- Los ingresos unitarios de pasaje registrados en el semestre aumentaron un 8,9%, con un incremento de capacidad del 2,6%.
- Los costes del combustible aumentaron un 25,0% hasta alcanzar 2.973 millones de euros (2011: 2.378 millones de euros antes de partidas excepcionales)
- Los costes excluido el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 9,5% situándose en 5.812 millones de euros, incluidos 198 millones de euros derivados del impacto desfavorable de la conversión de moneda. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 6,7%, o un 3,0% a tipos de cambio constantes.
- La posición de efectivo se situó en 4.013 millones de euros a 30 de junio de 2012, lo que supone un aumento de 278 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2011 (diciembre de 2011: 3.735 millones de euros).
- La deuda neta del Grupo aumentó en 160 millones de euros hasta alcanzar 1.308 millones de euros (diciembre de 2011: 1.148 millones de euros).

Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros (no auditada)	Semestre finalizado el 30 de junio		Incr. / (dism.)	Consolidados Semestre finalizado el 30 de junio	
	Consolidados 2012	Combinados 2011 ⁽¹⁾		2012	2011 ⁽²⁾
					<i>(excluye 21 días de Iberia previos a la fusión)</i>
Ingresos de pasaje	7.210	6.448	11,8 %	7.210	6.269
Total ingresos	8.532	7.773	9,8 %	8.532	7.537
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(253)	88		(253)	125
Partidas excepcionales	(1)	(56)		(1)	(56)
(Pérdida)/beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	(254)	32		(254)	69
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(390)	39		(390)	78
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(231)	71		(231)	98
Beneficio básico por acción (céntimos de €)				(13,6)	4,7
Indicadores operativos	2012	2011⁽¹⁾	Incr. / (dism.)		
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	107.276	104.543	2,6 %		
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	84.561	80.403	5,2 %		
Coefficiente de ocupación (%)	78,8	76,9	1,9pts		
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,53	8,02	6,4 %		
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,72	6,17	8,9 %		
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos €)	5,42	5,08	6,7 %		
Millones de euros (no auditado)	A 30 de junio de 2012	A 31 de diciembre de 2011⁽¹⁾	Incr. / (dism.)		
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.013	3.735	7,4 %		
Deuda neta	1.308	1.148	13,9 %		
Patrimonio neto	5.482	5.686	(3,6)%		
Apalancamiento financiero ajustado ⁽³⁾	46%	44%	2pts		

(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 el semestre finalizado el 30 de junio de 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

(2) La cuenta de resultados de IAG de 30 de junio de 2011 a efectos comparativos refleja los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2011 y de Iberia por el periodo comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de junio de 2011.

(3) El apalancamiento financiero ajustado viene definido por la deuda neta neto 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:

“En el trimestre registramos unas pérdidas de las operaciones de 4 millones de euros, incluidos unas pérdidas de 50 millones de euros de bmi, antes de partidas excepcionales. A pesar de la positiva evolución de nuestros ingresos, aumentaron un 11,5%, esto quedó contrarrestado por el encarecimiento de la factura del combustible en 314 millones de euros, lo que supone un aumento del 25,1%.”

“Durante el semestre analizado, registramos una pérdida de las operaciones de 253 millones de euros, antes de partidas excepcionales, con un aumento de los ingresos del 9,8% y un incremento del coste del combustible del 25,0%.”

“Nuestro programa de sinergias continua en marcha y estamos en camino de alcanzar nuestros objetivos para el ejercicio 2012 y los beneficios anuales de 500 millones de euros para 2015.”

“Si bien hemos realizado inversiones específicas para los beneficios comerciales a largo plazo, tales como el patrocinio olímpico y la campaña publicitaria Master brand de British Airways y el desarrollo de nuestra moneda Avios de viajero frecuente, nos mantenemos enfocados en el control de costes estrictos en todo el Grupo.”

“Los costes de reestructuración de bmi representaron la mayoría de los 38 millones de euros de partidas excepcionales. Estos costes y las pérdidas de la aerolínea se ajustan a nuestras previsiones. La integración de bmi mainline en British Airways va por buen camino y está previsto que concluya antes del cierre del ejercicio.”

“Sigue habiendo una gran diferencia en los resultados de nuestras filiales. British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones a pesar del incremento de los precios del combustible, mientras que las pérdidas de Iberia se acentuaron.”

“Los problemas de Iberia son profundos y estructurales y el entorno económico refuerza la necesidad de un cambio estructural permanente. En estos momentos estamos trabajando en un plan de reestructuración para Iberia, que anticipamos estará finalizado a finales de septiembre. Es probable que este incluya la reducción de tamaño a corto plazo, la remodelación de la red con el fin de alcanzar unos mayores ingresos unitarios y una reevaluación de todos los aspectos del negocio para obtener una base de costes competitiva y un servicio que permita conseguir un crecimiento rentable a largo plazo. Inevitablemente, no vamos a ser capaces de evitar la pérdida de empleos como parte de este proceso.”

“Iberia Express, la nueva filial de Iberia que opera con una efectiva base de costes, ha experimentado un excelente comienzo y ha sido rentable en su tercer mes de actividad, Junio, estableciendo una operación ejemplar desde Madrid Barajas.”

Perspectivas de negocio:

Durante los últimos tres meses han mejorado diversos factores. El marco general de negocio se mantiene firme para British Airways, y la integración de bmi se está produciendo con el ritmo previsto, pero los beneficios derivados de la rebaja en los precios del combustible están siendo más que compensados por el deterioro del entorno económico español.

Nuestro objetivo para este año era el de lograr un resultado operativo equilibrado, después de considerar el impacto de los costes de reestructuración de bmi y el impacto negativo, a corto plazo, de su adquisición. Sin embargo, habida cuenta del reciente empeoramiento del entorno económico español, prevemos registrar una ligera pérdida operativa en el conjunto de 2012.

El plan de reestructuración de Iberia podría traducirse en costes de reestructuración adicionales en la última parte 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 obraba en poder de la Compañía en la fecha del mismo. La Compañía no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

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. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2011; estos documentos pueden obtenerse en www.iagshares.com.

Relaciones con Inversores IAG
2 World Business Centre Heathrow
Newall Road, London Heathrow Airport
HOUNSLOW TW6 2SF
Tfno.: +44 (0)208 564 2900
Investor.relations@iagroup.com

CUENTA DE RESULTADOS COMBINADA

Millones de euros (no auditado)	Semestre finalizado el 30 de junio, 2012			Semestre finalizado el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.) ⁽¹⁾
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	7.210		7.210	6.448		6.448	11,8 %
Ingresos de carga	590		590	592		592	(0,3)%
Otros ingresos	732		732	733		733	(0,1)%
Total ingresos	8.532		8.532	7.773		7.773	9,8 %
Gastos de personal	2.070	32	2.102	1.909		1.909	8,4 %
Gastos de combustible	2.973		2.973	2.378	61	2.439	25,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	851		851	759		759	12,1 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	628		628	589		589	6,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	635		635	553		553	14,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	470	(30)	440	445		445	5,6 %
Gastos comerciales	423	3	426	359		359	17,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	512		512	491		491	4,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	209	(4)	205	200	(5)	195	4,5 %
Diferencias de tipo de cambio	14		14	2		2	
Gastos totales de las operaciones	8.785	1	8.786	7.685	56	7.741	14,3 %
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(253)	(1)	(254)	88	(56)	32	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(136)		(136)	(76)	83	7	79 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(389)	(1)	(390)	12	27	39	
Impuestos	150	9	159	32		32	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(239)	8	(231)	44	27	71	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(239)	(2)	(241)	44	27	71	

Indicadores operativos	2012 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.) ⁽¹⁾
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	107.276	104.543	2,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	84.561	80.403	5,2 %
Coefficiente de ocupación (%)	78,8	76,9	1,9pts
Cifras de pasajeros (miles)	25.731	24.809	3,7 %
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	3.010	3.066	(1,8)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,53	8,02	6,4 %
Ingreso pasaje / AKO (céntimos €)	6,72	6,17	8,9 %
Ingreso por carga / TKT (céntimos €)	19,60	19,31	1,5 %
Coste total / AKO (céntimos €)	8,19	7,35	11,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos €)	2,77	2,27	22,0 %
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos €)	5,42	5,08	6,7 %
Aviones en servicio	398	348	14,4 %
Plantilla media	58.476	56.404	3,7 %

(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 periodos semestrales finalizados el 30 de junio de 2012 y 2011. Estos estados financieros combinados excluyen participaciones cruzadas y transacciones entre partes vinculadas. Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Los resultados consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 se presentan en la página siguiente.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros (no auditado)	Semestre finalizado el 30 de junio, 2012			Semestre finalizado el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.) ⁽¹⁾
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total ⁽¹⁾	
Ingresos de pasaje	7.210		7.210	6.269		6.269	15,0 %
Ingresos de carga	590		590	578		578	2,1 %
Otros ingresos	732		732	690		690	6,1 %
Total ingresos	8.532		8.532	7.537		7.537	13,2 %
Gastos de personal	2.070	32	2.102	1.838		1.838	12,6 %
Gastos de combustible	2.973		2.973	2.309	61	2.370	28,8 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	851		851	736		736	15,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	628		628	564		564	11,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	635		635	528		528	20,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	470	(30)	440	430		430	9,3 %
Gastos comerciales	423	3	426	343		343	23,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	512		512	481		481	6,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	209	(4)	205	183	(5)	178	14,2 %
Diferencias de tipo de cambio	14		14	-		-	
Gastos totales de las operaciones	8.785	1	8.786	7.412	56	7.468	18,5 %
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(253)	(1)	(254)	125	(56)	69	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(136)		(136)	(74)	83	9	84 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(389)	(1)	(390)	51	27	78	
Impuestos	150	9	159	20		20	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(239)	8	(231)	71	27	98	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
(Pérdida)/beneficios después de impuestos del periodo	(239)	(2)	(241)	71	27	98	
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)			(13,6)			4,7	
(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)			(13,6)			4,3	

(1) La cuenta de resultados de IAG a 30 de junio de 2012 representa los resultados consolidados de BA, IB e IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2012. La información comparativa a 30 de junio de 2011 representa los resultados consolidados de BA y IAG (la Compañía) correspondientes al semestre finalizado el 30 de junio de 2011 y de Iberia para el período comprendido desde el 22 de enero de 2011 al 30 de junio de 2011.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros (no auditado)	Tres meses finalizados el 30 de junio, 2012			Tres meses finalizados el 30 de junio, 2011			Incr./ (dism.)
	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	Antes de partidas excepcionales	Partidas excepcionales	Total	
Ingresos de pasaje	3.920		3.920	3.430		3.430	14,3 %
Ingresos de carga	299		299	302		302	(1,0)%
Otros ingresos	394		394	405		405	(2,7)%
Total ingresos	4.613		4.613	4.137		4.137	11,5 %
Gastos de personal	1.076	32	1.108	985		985	9,2 %
Gastos de combustible	1.564		1.564	1.250	61	1.311	25,1 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	456		456	376		376	21,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	341		341	301		301	13,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	334		334	275		275	21,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	235	5	240	230		230	2,2 %
Gastos comerciales	220	3	223	180		180	22,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	260		260	245		245	6,1 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	110	(2)	108	96	(5)	91	14,6 %
Diferencias de tipo de cambio	21		21	9		9	
Gastos totales de las operaciones	4.617	38	4.655	3.947	56	4.003	17,0 %
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(4)	(38)	(42)	190	(56)	134	
(Gastos)/ingresos no operativos netos	(85)		(85)	(48)		(48)	77 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(89)	(38)	(127)	142	(56)	86	
Impuestos	33	9	42	(48)		(48)	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(56)	(29)	(85)	94	(56)	38	
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-	
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(56)	(39)	(95)	94	(56)	38	

Indicadores operativos	2012	2011	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	55.851	53.427	4,5%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	45.421	42.636	6,5%
Coefficiente de ocupación (%)	81,3	79,8	1,5pts
Cifras de pasajeros (miles)	14.347	13.281	8,0%
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.529	1.552	(1,5)%
Ingreso pasaje / PKT (céntimos €)	8,63	8,04	7,3 %
Ingreso pasaje / AKO(céntimos €)	7,02	6,42	9,3%
Ingreso por carga / TKT(céntimos €)	19,56	19,46	0,5%
Coste total / AKO(céntimos €)	8,27	7,39	11,9%
Coste de combustible / AKO(céntimos €)	2,80	2,34	19,7%
Coste total excluyendo combustible / AKO(céntimos €)	5,47	5,05	8,3 %
Plantilla media	60.418	56.649	6,7%

Análisis financiero:

Los resultados consolidados incluyen Iberia desde la fecha de adquisición, el 21 de enero de 2011. Los resultados combinados correspondientes a 2011 reflejan los resultados de Iberia desde el 1 de enero de 2011.

El resultado consolidado (comparando IAG con Iberia sólo a partir del 21 de enero de 2011) refleja un aumento de los ingresos de 995 millones de euros hasta 8.532 millones y un aumento de los costes de 1.373 millones de euros hasta 8.785 millones, principalmente como consecuencia de los resultados obtenidos en el primer semestre de 2012 y del crecimiento del negocio comparado con el año anterior. Las comparativas línea por línea de negocio no resultan relevantes debido a la fecha de adquisición de Iberia. Por lo tanto, los comentarios de este análisis financiero se han realizado sobre el resultado consolidado relativo al semestre finalizado el 30 de junio de 2012 de IAG comparado con los resultados combinados de IAG en el ejercicio anterior.

RESULTADOS DEL PRIMER SEMESTRE COMPLETO DE IAG RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

Contexto económico

En el primer semestre hemos asistido a una fuerte volatilidad de los precios del combustible y de los tipos de cambio, con un empeoramiento de las perspectivas europeas tras la intensificación de la crisis de la zona euro. En consecuencia, la demanda procedente de Europa continental ha sido inferior a lo que habíamos estimado al comienzo del año. Norteamérica y Sudamérica, junto con Asia, aunque sus perspectivas económicas son ligeramente inferiores a lo esperado, siguen presentando oportunidades de crecimiento para nuestro negocio.

Tipos de cambio

En el semestre, la conversión de British Airways desde su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, arrojó un beneficio interanual de 263 millones de euros sobre los ingresos y un impacto negativo de 256 millones de euros sobre los costes operativos, reflejando principalmente la depreciación del euro (4,0%) frente a la libra esterlina.

Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el semestre fueron positivos sobre los ingresos (15 millones de euros) y negativos sobre los costes (94 millones de euros).

Por tanto, el efecto neto negativo en las pérdidas del semestre ascendió a 72 millones de euros, incluyendo el impacto positivo de 278 millones de euros sobre los ingresos y el impacto negativo de 350 millones de euros sobre los costes.

bmi

Los resultados del periodo de seis meses que finaliza el 30 de junio 2012 incluyen bmi desde el 20 de abril. Bmi representó un 1,3% del crecimiento de capacidad del primer semestre; 1,5% del crecimiento de los ingresos totales de un 9,8% y 2,1% del aumento de los costos totales de un 14,3%.

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje aumentaron 762 millones de euros, o un 11,8%, comparado con el mismo semestre del ejercicio anterior. Este dato refleja un aumento de la capacidad (AKO) del 2,6% y un aumento del tráfico (PKT) del 5,2%. En cuanto al impacto de la conversión a nivel de Grupo, los ingresos de British Airways representaron un 3,6% del incremento total y a tipos de cambio constantes los ingresos de pasaje habrían aumentado un 8,0%.

El ingreso unitario de pasaje (ingreso pasaje/AKO) aumentó un 8,9% y *yield* (ingreso pasaje/PKT) se incrementó un 6,4%. A tipos de cambio constantes, el ingreso unitario de pasaje aumentó un 5,2% y el *yield* un 2,7%.

La prioridad para 2012 sigue siendo obtener un *yield* sostenible y un crecimiento de los ingresos unitarios en un contexto de altos precios del petróleo y crecimiento restringido de la capacidad para adecuarlo a la demanda del mercado. La capacidad global creció un 2,6% en el primer semestre del año y el tráfico un 5,2%, logrando una mejora de 1,9 puntos en el coeficiente de ocupación hasta el 78,8%. Esto incluye la integración de bmi en el Grupo. En términos comparables, excluyendo bmi, la capacidad se incrementó un 1,3% y el tráfico un 4,0%, lo que produjo un aumento de 2,1 puntos en el coeficiente de ocupación.

Largo radio

La capacidad en Norteamérica aumentó un 5,2% mientras que el tráfico mejoró un 8,9%, dando como resultado un aumento del coeficiente de ocupación de 2,8 puntos hasta el 81,6%.

En Latino América y Caribe la capacidad descendió un 0,1% y el tráfico aumentó un 1,8%, de forma que el coeficiente de ocupación se incrementó 1,5 puntos hasta el 84,0%.

África, Oriente Medio y sur de Asia experimentaron incrementos de capacidad del 6,9% (teniendo en cuenta los recortes de capacidad en el norte de África derivados de la "Primavera árabe" en la base de 2011), mientras que el tráfico aumentó un 9,7%, lo que se tradujo en un aumento del coeficiente de ocupación de 1,9 puntos hasta el 75,3%.

La capacidad en Asia Pacífico se aumentó un 1,6% mientras que el tráfico creció un 1,2%, dando como resultado un descenso del coeficiente de ocupación de 0,3 puntos hasta el 77,8%.

Corto radio

El mercado europeo continúa siendo muy competitivo, en especial en la región del sur de Europa. Iberia Express se lanzó con éxito en marzo de 2012 y bmi fue adquirida en el Grupo desde finales de abril de 2012.

La capacidad en Europa se redujo un 1,1%, mientras que el tráfico mejoró un 1,3%, dando como resultado un incremento del coeficiente de ocupación de 1,7 puntos hasta el 72,4%.

La capacidad doméstica disminuyó un 0,7% y el tráfico aumentó un 3,3%, produciendo una mejora del coeficiente de ocupación de 2,8 puntos, hasta el 74,0%.

Premium

El tráfico "premium" (PKT) continuó aumentando durante el semestre, con un impacto positivo del mix sobre la los *yields* y los ingresos unitarios.

Carga

Los ingresos de carga disminuyeron en 2 millones de euros o un 0,3% durante el semestre, reflejando un descenso del volumen (toneladas-kilómetros transportadas, TKT) del 1,8% y un aumento del *yield* (ingreso de carga/TKT) del 1,5%.

Otros ingresos

Otros ingresos disminuyeron 1 millón de euros o el 0,1%. El primer semestre de 2011 incluyó un beneficio de 35 millones de euros que está relacionado con un cambio en la estimación de algunos elementos de ingresos diferidos.

Costes

Total costes excluyendo las partidas excepcionales aumentaron en 1.100 millones de euros o el 14,3% hasta alcanzar 8.785 millones de euros, fruto del aumento de capacidad del 2,6%. Los costes unitarios totales subieron un 11,4%, principalmente como resultado del aumento de los costes unitarios de combustible. Los costes unitarios excluido combustible se incrementaron un 6,7%, o un 3,0% a tipos de cambio constantes. Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron por el impacto del tipo de cambio derivado de la depreciación del euro, principalmente frente a la libra esterlina y el dólar estadounidense, así como por la subida de precios y determinados cambios resultantes de la propuesta del cliente Avios.

Los costes de combustible representaron un 33,8% (2011: 30,9%) de los costes totales, lo cual refleja fundamentalmente el aumento unitario del 6,2% del precio de las materias primas. Los costes de combustible aumentaron 595 millones de euros o un 25,0% hasta los 2.973 millones de euros, y un 22,0% en términos unitarios, como consecuencia del encarecimiento de precios, los reducidos beneficios derivados de las coberturas respecto al año anterior y los tipos de cambio desfavorables, debido a la depreciación del euro frente al dólar. Los costes unitarios de combustible aumentaron un 15,9% a tipos de cambio constantes.

Los gastos de personal antes de partidas excepcionales subieron un 8,4% hasta 2.070 millones de euros, reflejando aumentos salariales y de volumen de actividad. Los aumentos de volumen y salarios fueron responsables de más de 5,0 puntos de este incremento, representando los tipos de cambio otros 2,8 puntos. También se incluye en el semestre una provisión de 8 millones de euros relacionada con la reestructuración de British Airways, incluida la operación de Gatwick. Los costes unitarios por empleado a tipos constantes se elevaron un 2,7%, debido en parte a una reducción de la productividad (AKO por plantilla media) del 1,0%; excluyendo bmi esta partida se habría mantenido plana.

Los costes de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 12,1% hasta los 851 millones de euros. Durante el semestre, los tipos de cambio tuvieron un impacto negativo del 3,8% y los aumentos de volumen y precios representaron un 3,6% adicional, obedeciendo la mayor parte de este incremento adicional del coste al cambio en el tratamiento contable de Avios.

Las tasas de aterrizaje y de navegación aumentaron un 6,6% hasta los 628 millones de euros, en parte debido al aumento del volumen, pero también por unos incrementos de precios que superaron la inflación, en especial en el aeropuerto de Londres Heathrow. La conversión de moneda tuvo un impacto negativo del 2,6%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 14,8% hasta los 635 millones de euros. Esto incluye el efecto desfavorable de la conversión de moneda, que ascendió al 4,6%, así como aumentos de volumen y precios, aunque también el incremento de los materiales relativos al negocio de mantenimiento, reparaciones y puesta a punto.

Propiedad, TI y otros gastos antes de partidas excepcionales aumentó un 5,6% hasta 470 millones de euros, debido al efecto desfavorable de la conversión de moneda, que ascendió al 2,6%, y a la inclusión de los gastos centrales de bmi, que representaron la mayoría del aumento restante.

Los gastos comerciales aumentaron un 17,8% hasta los 423 millones de euros. Este coste se vio impulsado principalmente por el aumento del 11,8% de los ingresos de pasaje, así como por el efecto de la conversión de moneda, que ascendió al 4,1%, y las inversiones realizadas en publicidad de Masterbrand y Olympic en British Airways.

Los costes de depreciación, amortización y deterioro ascendieron un 4,3% hasta 512 millones de euros, en su mayor parte relacionado con la conversión de moneda.

Los gastos de arrendamiento de flota antes de partidas excepcionales aumentaron un 4,5% hasta 209 millones de euros, como consecuencia del aumento del arrendamiento operativo de aeronaves, principalmente unidades Boeing 777-300 en la flota de British Airways.

Las diferencias desfavorables de conversión se incrementaron en 12 millones de euros hasta suponer un gasto de 14 millones de euros.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales reflejan principalmente el beneficio materializado en el primer trimestre de la liquidación de sanciones impuestas por las autoridades de la competencia en el Reino Unido, que dieron lugar a la reversión de la provisión de 35 millones de euros y a costes asociados a la reestructuración del negocio adquirido de bmi mainline, que ascendieron a 40 millones de euros en el segundo trimestre, incluidos 8 millones de euros en costes de transacción e integración relacionados con la adquisición de bmi. Además, surgió un crédito excepcional de 4 millones de euros en el semestre relacionado con coberturas de arrendamientos de aeronaves adquiridas tras la compra de Iberia que no está permitido sean reconocidas por IAG.

(Pérdida)/beneficio de las operaciones

La pérdida de las operaciones de IAG en el primer semestre fue de 253 millones de euros, excluyendo las partidas excepcionales, lo que contrasta con el beneficio de 88 millones de euros registrado en el mismo periodo de 2011. La pérdida consolidada de las operaciones después de partidas excepcionales ascendió a 254 millones de euros (2011: beneficio de las operaciones de 69 millones de euros).

Partidas ajenas a la explotación

Gastos financieros

Los gastos financieros netos correspondientes al semestre fueron de 92 millones de euros, lo que supone un aumento de 82 millones respecto al año anterior, reflejando fundamentalmente al aumento de la deuda neta.

Otras partidas ajenas a la explotación

En 2011 la adquisición por etapas de Iberia arrojó un beneficio de 83 millones de euros en concepto de ganancia extraordinaria no expresada en efectivo, que no se repitió en 2012. Los gastos financieros netos correspondientes a pensiones ascendieron a 43 millones de euros en el primer semestre de 2012, comparado con un crédito de 14 millones de euros registrado en el mismo periodo del año anterior.

(Pérdidas)/beneficios antes de impuestos

La pérdida de IAG antes de impuestos ascendió a 390 millones de euros en el semestre, comparado con el beneficio de 39 millones de euros en términos combinados que se registró en 2011 y el beneficio de 78 millones en 2011 en términos consolidados.

Impuestos

En el semestre hubo un crédito fiscal de 159 millones de euros debido a las pérdidas registradas en el periodo y a la reducción del tipo impositivo aplicado en el impuesto de sociedades en el Reino Unido (2011: crédito fiscal de 32 millones de euros).

(Pérdidas)/beneficios después de impuestos de las operaciones continuadas

La pérdida de IAG después de impuestos en términos de continuidad del negocio ascendió a 231 millones de euros, comparado con un beneficio de 71 millones de euros en términos combinados en 2011 y un beneficio de 98 millones en términos consolidados en 2011.

Operaciones discontinuadas

Se incluye en el capítulo de operaciones discontinuadas la pérdida después de impuestos registrada en el periodo de bmi regional y bmi baby. bmi regional fue vendida en el periodo y se procederá al cese de la actividad de bmi baby en el tercer trimestre de 2012.

Efectivo

El efectivo a 30 de junio de 2012 ascendió hasta los 4.013 millones de euros, un incremento de 278 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2011. El efectivo a 30 de junio de 2012 comprendía 2.826 millones de euros mantenidos por British Airways, 1.164 millones de euros mantenidos por Iberia y 23 millones de euros mantenidos por IAG.

Deuda neta

La deuda neta del Grupo se ha incrementado en 160 millones de euros durante esta primera mitad del año y se sitúa en 1.308 millones de euros. El apalancamiento financiero ajustado aumentó 2 puntos hasta el 46%, respecto al 44% registrado a diciembre de 2011.

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

Sinergias

Hemos seguimos avanzando de forma significativa en la consecución de sinergias para cumplir nuestro objetivo a cinco años de obtener unos beneficios derivados de las sinergias en materia de costes e ingresos de 500 millones de euros. Entre los principales ámbitos en los que hemos alcanzado logros significativos en el primer semestre de 2012 destacan los siguientes:

- Iberia se ha trasladado al terminal 5 de Heathrow, proporcionando una experiencia de cliente más fluida y reduciendo los costes de las operaciones
- Se puso en servicio iagcargo.com, y actualmente está operativa
- Avios España ya está abierta y operativa en España
- Se han introducido tres nuevos códigos compartidos (Bogotá, Luanda y Entebbe)
- Los equipos de ventas de Argentina y Suiza comparten ubicación
- Los nuevos contratos de suministro conjunto han beneficiado a algunas áreas como catering y seguros, así como a la adquisición de combustible en diversas estaciones
- Beneficios actuales derivados de las sinergias por las iniciativas implementadas en 2011

Principales riesgos e incertidumbres

Durante este periodo hemos seguido manteniendo y explotando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 76 y 77 del Informe anual y las Cuentas cerradas a 31 de diciembre de 2011, siguen siendo relevantes para el próximo semestre del año.

Desde el cierre del ejercicio 2011 han surgido los siguientes riesgos e incertidumbres adicionales:

Crisis de la zona euro

El Grupo tiene una elevada exposición a la periferia de la zona euro a través de la base española de Iberia y, en menor medida, la red de rutas de British Airways. Iberia aporta el 27% del volumen de negocio externo del Grupo y aproximadamente la mitad procede de España. El deterioro de la economía española, unido a la incesante competencia procedente de los competidores con una menor base de coste en los mercados de corto, medio y largo recorrido, se ha traducido en pérdidas para Iberia en el primer semestre de 2012. Tras un lento crecimiento en 2011, se estima que la economía española experimentará una contracción tanto en 2012 como en 2013. Actualmente estamos valorando el impacto de esta pesimista previsión en Iberia, al tiempo que estamos considerando una reevaluación de todos los aspectos del negocio. British Airways sólo obtiene alrededor del 5% de sus ingresos en rutas a Italia, España, Portugal y Grecia.

El Consejo y el Comité de Dirección de IAG examinan regularmente el riesgo de la zona euro y las iniciativas adoptadas para gestionar su impacto en el Grupo, en la medida en que sea factible. Entre estas iniciativas se encuentra la creación de un grupo de gestión de la crisis de la zona euro, que se reúne quincenalmente para analizar el desarrollo de los proyectos; la planificación de escenarios basados en anteriores impactos en la actividad; acciones para garantizar que las políticas de cobertura y del riesgo financiero de contraparte continúan ajustándose a los fines perseguidos; y la iniciación de un proyecto de hoja de ruta en caso de que España abandone el euro, que examine los problemas comerciales, administrativos, de personal y de los sistemas que se deberían abordar.

Las reservas de efectivo del Grupo y sus operaciones de cobertura generan un riesgo de contraparte sustancial con los bancos del mundo entero, incluidos los ubicados en la zona euro. La exposición a contrapartes específicas se controla mediante límites basados en la calificación crediticia establecidos en el seno de Iberia y British Airways. Adicionalmente, el Comité de Cobertura del Grupo supervisa la concentración de exposiciones asociadas a contrapartes específicas en todo el Grupo. Gracias a la aplicación de estas medidas, el porcentaje del riesgo de contraparte ostentado por el Grupo con bancos españoles ha disminuido al 3% a 30 de junio de 2012, frente al 27% registrado a 31 de diciembre de 2011. La exposición del Grupo a bancos italianos, irlandeses, portugueses y griegos era inferior a 1 millón de euros. Se trata de dinero líquido empleado para atender necesidades operativas diarias.

Intervención estatal

Las tasas aeroportuarias aplicadas en las principales bases de Iberia en Madrid y Barcelona se duplicaron el 1 de julio de 2012. Iberia no aplicará las mayores tasas a los clientes que adquirieron sus billetes con anterioridad a dicha fecha, lo que resultará en un coste de 20 millones de euros en el segundo semestre del año. De cara al futuro, el traspaso de este coste adicional a los clientes resultará en un descenso de la demanda o un mayor descuento sobre el precio subyacente del billete.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros intermedios resumidos consolidados no auditados
1 de enero de 2012 – 30 de junio de 2012

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Semestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros (no auditado)

	Antes de partidas excepcionales 2012	Partidas excepcionales	Total 2012	Antes de partidas excepcionales 2011	Partidas excepcionales	Total 2011
Ingresos de pasaje	7.210		7.210	6.269		6.269
Ingresos de carga	590		590	578		578
Otros ingresos	732		732	690		690
Total ingresos	8.532		8.532	7.537		7.537
Gastos de personal	2.070	32	2.102	1.838		1.838
Gastos de combustible	2.973		2.973	2.309	61	2.370
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	851		851	736		736
Tasas de aterrizaje y de navegación	628		628	564		564
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	635		635	528		528
Propiedad, TI y otros gastos	470	(30)	440	430		430
Gastos comerciales	423	3	426	343		343
Depreciación, amortización y deterioro	512		512	481		481
Gastos de arrendamiento operativo de flota	209	(4)	205	183	(5)	178
Diferencias de tipo de cambio	14		14	-		-
Gastos totales de las operaciones	8.785	1	8.786	7.412	56	7.468
(Pérdidas)/beneficios de las operaciones	(253)	(1)	(254)	125	(56)	69
Gastos financieros	(119)		(119)	(117)		(117)
Ingresos financieros	27		27	35		35
Cargos por conversión de préstamos en moneda extranjera	-		-	20		20
Beneficios de derivados de combustible	2		2	1		1
Cargo neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	-		-	(16)		(16)
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	-		-	(12)		(12)
(Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(3)		(3)	1	83	84
(Cargo)/abono neto correspondiente a pensiones	(43)		(43)	14		14
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	(389)	(1)	(390)	51	27	78
Impuestos	150	9	159	20		20
(Pérdida)/beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	(239)	8	(231)	71	27	98
Pérdida después de impuestos de operaciones interrumpidas	-	(10)	(10)	-		-
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(239)	(2)	(241)	71	27	98
Atribuible a:						
Accionistas de la matriz	(249)		(251)	61		88
Intereses minoritarios	10		10	10		10
	(239)		(241)	71		98
(Pérdida)/beneficio básico por acción						
De operaciones continuadas			(13,0)			4,7
De operaciones discontinuadas			(0,6)			-
De la (pérdida)/beneficio del periodo			(13,6)			4,7
(Pérdida)/beneficio diluido por acción						
De operaciones continuadas			(13,0)			4,3
De operaciones discontinuadas			(0,6)			-
De la (pérdida)/beneficio del periodo			(13,6)			4,3

ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros (no auditado)

2012

2011

(Pérdida)/beneficio después de impuestos del periodo	(241)	98
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(173)	35
Reclasificados y registrados en beneficio neto	10	38
Variaciones en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	97	(10)
Beneficios por diferencias de cambio	105	7
Resultado total reconocido, neto de impuestos	(202)	168
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	(212)	158
Intereses minoritarios	10	10
	(202)	168
El resultado total atribuible a los accionistas de la matriz se origina de:		
Operaciones continuadas	(202)	158
Operaciones interrumpidas	(10)	-

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)	30 de junio 2012	31 de diciembre 2011
Activo no Corrientes		
Inmovilizado material	10.105	9.584
Inmovilizado inmaterial y exceso del precio de compra sobre el valor en libros	2.081	1.724
Inversiones en empresas asociadas	159	165
Activos financieros disponibles para la venta	607	466
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.562	1.317
Instrumentos financieros derivados	44	37
Activos por impuesto diferido	573	497
Otros activos no Corrientes	113	71
	15.244	13.861
Activo corriente		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	18
Existencias	430	400
Deudores comerciales	1.547	1.175
Otros activos Corrientes	606	445
Instrumentos financieros derivados	89	119
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.910	1.758
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.103	1.977
	6.685	5.892
Total active	21.929	19.753
Fondos propios		
Capital suscrito	928	928
Prima de emisión	5.280	5.280
Acciones propias	(17)	(17)
Otras reservas	(1.009)	(805)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	5.182	5.386
Intereses minoritarios	300	300
Total patrimonio neto	5.482	5.686
Pasivos no corrientes		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.612	4.304
Obligaciones de retribuciones a empleados	294	277
Pasivo por impuesto diferido	1.201	1.274
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.268	1.244
Instrumentos financieros derivados	100	55
Otros pasivos a largo plazo	347	384
	7.822	7.538
Pasivos Corrientes		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	709	579
Acreedores y otras cuentas por pagar	7.261	5.377
Instrumentos financieros derivados	234	64
Impuesto corriente a pagar	11	157
Otras provisiones destinadas a riesgos y gastos	410	352
	8.625	6.529
Total pasivo	16.447	14.067
Total patrimonio neto y pasivo	21.929	19.753

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros (no auditado)	Semestre finalizado el 30 de junio,	
	2012	2011
Flujos de efectivo procedente de actividades de explotación		
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(254)	69
Depreciación, amortización y deterioro	512	481
Variación del Capital Circulante	688	488
Resolución de la investigación de competencia desleal	(70)	(168)
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones	(99)	(157)
Otros movimientos distintos de efectivo	(18)	25
Intereses pagados	(99)	(102)
Impuestos	(5)	(4)
Efectivo neto utilizado en las actividades de explotación de operaciones interrumpidas	(64)	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	591	632
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(664)	(358)
Venta de inmovilizado material	27	23
Efectivo neto adquirido en combinación de negocios	(19)	689
Intereses percibidos	23	28
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	(88)	(338)
Adquisición de acciones propias	-	(19)
Dividendos percibidos	6	-
Otros movimientos de inversión	-	310
Efectivo recibido de la venta de negocios	5	-
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(710)	335
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación		
Préstamos a largo plazo	433	218
Amortización de préstamos	(131)	(175)
Amortización de arrendamientos financieros	(116)	(218)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	(10)	(10)
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación	176	(185)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	57	782
Diferencias netas por cambio de divisa	69	(25)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.977	917
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	2.103	1.674
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.910	2.517
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	4.013	4.191

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

Millones de euros (no auditado)	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2012	928	5.280	(17)	(805)	5.386	300	5.686
Total del resultado global del periodo, neto de impuestos	-	-	-	(212)	(212)	10	(202)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	8	8	-	8
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
A 30 de junio de 2012	928	5.280	(17)	(1.009)	5.182	300	5.482

⁽¹⁾El saldo final incluye ganancias retenidas por importe de 1.422 millones de euros.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2011

	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Intereses minoritarios	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2011 ⁽²⁾	-	-	(4)	2.529	2.525	300	2.825
Total del resultado global del periodo, neto de impuestos	-	-	-	158	158	10	168
Acciones emitidas durante el periodo	928	5.280	(14)	(3.839)	2.355	-	2.355
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	8	8	-	8
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
A 30 de junio de 2011	928	5.280	(18)	(1.148)	5.042	300	5.342

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

⁽²⁾El capital emitido y la prima de emisión a 1 de enero de 2011 se han ajustado retrospectivamente como consecuencia de la fusión 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 enero de 2011 era de 15.000 euros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados)

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

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 semestre finalizado el 30 de junio de 2011 se han formulado conforme a la NIC 34 para su publicación por el Consejo de Administración el 2 de agosto de 2012. Los estados financieros consolidados resumidos que se adjuntan no son las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad y no están auditados.

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 el Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por lo tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar los estados financieros. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2011 se han depositado en el Registro Mercantil de Madrid 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).

2. POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables y los métodos de cálculo adoptados son coherentes con los empleados en las cuentas anuales correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2011, tal y como se describe en los estados financieros de IAG, excepto en lo que se menciona a continuación.

No hay nuevos estándares que entren en vigor por primera vez para el ejercicio financiero que empieza el 1 de enero de 2012 o con posterioridad que pudieran tener un efecto material en el Grupo.

El Grupo ha adoptado las siguientes revisiones a partir del 1 de enero de 2012:

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.

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

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS

El 19 de abril de 2012 el Grupo, a través de British Airways, compró a LHBD Holdings Limited (en adelante, "Lufthansa") el cien por cien de todo el capital social emitido de British Midland Limited (en lo sucesivo, "bmi"). bmi se componía de tres unidades de negocio distintas: bmi mainline, bmi regional y bmibaby. La adquisición de bmi mainline le da la posibilidad a British Airways de gestionar de forma más eficaz su mayor cartera de slots (derechos de despegue y aterrizaje) en Heathrow, lanzar nuevas rutas y aumentar la frecuencia de los destinos más importantes ya existentes. bmi regional y bmibaby formaban parte asimismo de la adquisición. Estos negocios no forman parte de los planes a largo plazo del Grupo; se han adquirido con la intención exclusiva de ser vendidos posteriormente, por lo que aparecen como una operación discontinua en la Cuenta de resultados.

Valor razonable provisional

A 30 de junio de 2012, se había determinado el valor razonable provisionalmente del activo, pasivo y fondo de comercio adquiridos, en espera de que finalicen las valoraciones de los activos tangibles e intangibles y los correspondientes impuestos diferidos. El exceso del precio de compra sobre el valor contable de los activos se ha incluido en Inmovilizado inmaterial y exceso de precio de compra sobre valor en libros en el Balance. Este valor se muestra neto de los impuestos diferidos aplicables.

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

3. COMBINACIONES DE NEGOCIOS (Continuación)

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

Millones de euros	Valor razonable provisional ⁽²⁾
Efectivo y activos líquidos equivalentes	73
Deudores comerciales ⁽¹⁾	55
Otros activos corrientes	127
Inmovilizado material	103
Inmovilizado inmaterial y exceso del precio de compra sobre el valor en libros ⁽²⁾	313
Acreedores y otras cuentas por pagar	(397)
Provisiones corrientes	(33)
Componente corriente de la deuda a largo plazo	(6)
Provisiones no corrientes	(89)
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	(23)
Otros pasivos a largo plazo	(21)
(Pasivos)/activos netos identificables adquiridos ⁽³⁾	102

⁽¹⁾El importe bruto contractual de deudores comerciales es de 60 millones de euros, de los que se espera cobrar un 94%.

⁽²⁾Todavía no se ha completado el valor razonable provisional. Los valores contables de los activos y pasivos se han ajustado para alinear bmi con las políticas contables del Grupo, con la excepción del programa de viajeros frecuentes.

⁽³⁾El precio de la compra es provisional a 30 de junio de 2012 y se encuentra sujeto a ajustes de cierre finales.

Se reconocieron costes de transacción de 5 millones de euros en la Cuenta de resultados para el semestre cerrado a 30 de junio de 2012 (ejercicio completo a 31 de diciembre de 2011: 4 millones de euros) en Propiedad, TI y otros gastos.

Tras la adquisición de bmi, se han integrado ciertas actividades en el Grupo y, por tanto, el impacto total de la adquisición en el Grupo no puede identificarse con precisión. Además, los valores razonables todavía no se han completado y el programa de viajeros frecuentes aún no se ha alineado. En este sentido, el impacto de la adquisición, si se hubiera producido el 1 de enero de 2012, no puede calcularse.

4. OPERACIONES DISCONTINUADAS

Con arreglo a los términos del acuerdo de compra de bmi mainline, British Airways adquirió bmibaby y bmi regional como parte de la adquisición del 19 de abril de 2012. Dado que bmibaby y bmi regional no formaban parte de los planes a largo plazo del Grupo, no se han integrado en este y se ha intentado realizar opciones de venta de dichos negocios. Ambos negocios se adquirieron con la intención exclusiva de ser vendidos posteriormente.

No hay operaciones discontinuadas en el semestre finalizado a 30 de junio de 2011.

5. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Provisiones

En abril, British Airways liquidó una sanción con el regulador británico de la competencia (the Office of Fair Trading) en relación con la investigación de la aplicación de recargos a los pasajeros relativos a los precios del combustible que data del periodo 2004 - 2006. La sanción pactada fue de 70 millones de euros (58,5 millones de libras), lo cual ha derivado en la reversión de 35 millones de euros en la provisión dotada a tales efectos, reconocida en Partidas excepcionales de la Cuenta de resultados de 2012.

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 consolidado, 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. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2012, esto ha producido una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 4 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: aumento del gasto de combustible de 61 millones de euros y disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 5 millones de euros).

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

5. PARTIDAS EXCEPCIONALES (Continuación)

Operaciones discontinuadas y gastos de reestructuración

Desde la fecha de adquisición, las pérdidas después de impuestos de las operaciones discontinuadas de bmibaby y bmi regional son de 10 millones de euros, para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012. En relación con bmi mainline se ha reconocido un gasto de reestructuración de 32 millones de euros para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012, y gastos de transacción e integración de 8 millones de euros.

6. 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.

7. 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 (2011: dos) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways e Iberia.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

2012

Millones de euros	British Airways	Iberia	No asignados	Total
Ingresos				
Ingresos externos	6.242	2.290	-	8.532
Ingresos entre segmentos	12	19	22	53
Ingresos por segmento	6.254	2.309	22	8.585
Depreciación, amortización y deterioro	(419)	(84)	(9)	(512)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones⁽¹⁾	13	(263)	(4)	(254)
Gastos no operativos netos				(136)
Pérdida antes de impuestos de operaciones continuadas				(390)

⁽¹⁾El segmento de "British Airways" incluye un cargo excepcional de 5 millones de euros y el segmento "No asignados" incluye un crédito excepcional de 4 millones de euros (nota 5).

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2011

2011

Millones de euros	British Airways	Iberia	No asignados	Total
Ingresos				
Ingresos externos	5.443	2.094	-	7.537
Ingresos entre segmentos	(18)	34	14	30
Ingresos por segmento	5.425	2.128	14	7.567
Depreciación, amortización y deterioro	(395)	(81)	(5)	(481)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones⁽²⁾	210	(78)	(63)	69
Ingresos no operativos netos				9
Beneficio antes de impuestos				78

⁽²⁾El segmento "No asignados" incluye un cargo excepcional de 56 millones de euros (nota 5).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados) - continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

7. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS (Continuación)

b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2012	Semestre finalizado el 30 de junio de 2011
Reino Unido	2.874	2.571
España	1.245	1.003
EE.UU.	1.316	1.157
Resto del mundo	3.097	2.806
	8.532	7.537

Activos por área

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial y fondo de comercio
A 30 de junio de 2012		
Reino Unido	8.534	738
España	1.495	1.305
EE.UU.	68	5
No asignados	8	33
Total	10.105	2.081
A 31 de diciembre de 2011		
Reino Unido	8.090	377
España	1.407	1.310
EE.UU.	77	4
No asignados	10	33
Total	9.584	1.724

8. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2012	Semestre finalizado el 30 de junio de 2011
Gastos financieros		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros y contratos de alquiler con opción de compra	(117)	(96)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(17)	(1)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	2	1
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	2	(2)
Abonos/(cargos) de divisa sobre activos financieros fijos	11	(19)
Total gastos financieros	(119)	(117)
Ingresos financieros		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	27	35
Total ingresos financieros	27	35
(Cargo)/abono neto correspondiente a pensiones		
Ingresos financieros netos correspondientes a pensiones	(21)	29
Amortización de pérdidas actuariales superiores al corredor	(22)	(15)
(Cargo)/abono por financiación neta correspondiente a pensiones	(43)	14

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

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

9. IMPUESTOS

El crédito fiscal para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 fue de €159 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: 20 millones de euros). El 31 de marzo de 2012 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 25% al 24% a partir del 1 de abril de 2012. La reducción del tipo aplicado en el impuesto de sociedades reduce el pasivo por impuesto diferido registrado a 30 de junio de 2012 en 44 millones de euros. Las propuestas para la reducción del tipo impositivo de un 1% adicional anual hasta 23% el 1 de abril de 2013, no han sido todavía adoptadas con carácter sustantivo a la fecha del balance de situación. El efecto de esta futura reducción se registrará en el segundo semestre y reducirá el pasivo por impuesto diferido en €36 millones de euros.

Excluido el ajuste no recurrente derivado de la reducción del tipo aplicado al impuesto de sociedades, el tipo efectivo del impuesto para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 fue del 29%.

10. BENEFICIOS POR ACCIÓN

El resultado básico por acción para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 se calculan utilizando una media ponderada de 1.848.407.345 acciones ordinarias, ajustándola por acciones mantenidas a efectos de los Planes sobre Acciones para Empleados. El resultado diluido por acción para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 se calculan utilizando una media ponderada de 2.050.822.515 acciones ordinarias.

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2012 era de 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro cada una (31 de diciembre 2011: 1.855.369.557 acciones ordinarias de 50 céntimos de euro).

11. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración declara que no se pagó ningún dividendo durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: cero euros).

12. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2012	9.584	1.724
Altas	616	48
Alta mediante combinación de negocios	103	313
Bajas	(11)	-
Reclasificaciones	(8)	(3)
Depreciación, amortización y deterioro	(489)	(23)
Movimientos por cambio de divisas	310	22
Valor neto contable a 30 de junio de 2012	10.105	2.081
Valor neto contable a 1 de abril de 2011	8.080	336
Altas	353	1.012
Alta mediante combinación de negocios	1.264	45
Bajas	(7)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(462)	(19)
Movimientos por cambio de divisas	(377)	(14)
Valor neto contable a 30 de junio de 2011	8.851	1.360

Las compras de inmovilizado autorizadas y contratadas pero no registradas en los estados financieros ascienden a 5.440 millones de euros en relación con los compromisos del Grupo (31 de diciembre de 2011: 5.359 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.

13. REVISIÓN DEL DETERIORO

Las condiciones de mercado actuales en las que Iberia está operando se han vuelto más complicadas de lo esperado. Las perspectivas del entorno económico de España son pesimistas y se estima que esta situación se va a mantener durante los próximos 18-24 meses.

Las pérdidas de explotación registradas por Iberia en el primer semestre del año ascendieron a 263 millones de euros, lo que representa un fuerte deterioro de su rendimiento con respecto a su plan de negocio y a los resultados obtenidos en el ejercicio anterior. Este peor rendimiento puede atribuirse en parte a los conflictos con la plantilla, a la subida de los precios del combustible, al impacto negativo de los tipos de cambio y a la acentuada atonía económica de España. Iberia estima pérdidas adicionales para lo que queda de 2012.

13. REVISIÓN DEL DETERIORO (Continuación)

Cada año el Grupo elabora y aprueba planes de negocio formales para cinco años. A mitad del año, este proceso todavía sigue en curso. El equipo directivo ha vuelto a revisar el fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial, empleando metodologías coherentes con las del cierre del ejercicio, las cuales se detallan en el Informe anual y en las cuentas anuales. Para realizar esta tarea se ha procedido a actualizar los flujos de efectivo previstos en el plan de negocio del ejercicio anterior con la previsión revisada y actualizada para este ejercicio. Basándose en estas hipótesis, el equipo directivo examina si los valores contables siguen estando justificados a 30 de junio de 2012. Sin embargo, a tenor de los resultados recientes de Iberia, los márgenes se han visto reducidos. Si el rendimiento actual de Iberia no se aborda en el nuevo plan de cinco años, será necesario realizar un deterioro del fondo de comercio de Iberia. Dependiendo de la naturaleza y el alcance de la disminución de su rendimiento, un deterioro de los activos intangibles de Iberia con vida útil indefinida también será requerido.

Una reducción en los flujos de caja de Iberia de aproximadamente 30 por ciento durante el período del plan de negocio y a perpetuidad y reduciría el margen de maniobra en el fondo de comercio de Iberia, los derechos de aterrizaje y el programa de viajero frecuente a cero. El importe recuperable de cada activo intangible de vida indefinida también depende de sus flujos de efectivo individuales.

El fondo de comercio y los activos intangibles con vida indefinida del Grupo se volverán a poner a prueba de deterioro en el segundo semestre del año. Esta prueba se basa en los flujos de efectivo aprobados de los nuevos planes de negocios y las acciones que la dirección lleve a cabo para revertir el desempeño actual y alcanzar los objetivos financieros

14. ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA

No hay activos corrientes mantenidos para la venta a 30 de junio de 2012 (31 de diciembre de 2011: 18 millones de euros).

El Grupo vendió activos no corrientes mantenidos para la venta por valor contable de 19 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: 21 millones de euros), dando lugar a una pérdida de cero euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: 6 millones de euros).

15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros a 30 de junio de 2012 y 31 de diciembre de 2011 por tipo y clasificación:

Millones de euros	Activos financieros						Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
Activos financieros no corrientes							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	607	-	-	607
Instrumentos financieros derivados	-	-	44	-	-	-	44
Otros activos no corrientes	88	-	-	-	7	18	113
Activos financieros corrientes							
Deudores comerciales	1.547	-	-	-	-	-	1.547
Otros activos corrientes	215	-	-	-	-	391	606
Instrumentos financieros derivados	-	-	89	-	-	-	89
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.906	-	-	-	4	-	1.910
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.103	-	-	-	-	-	2.103

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados) - continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

15. INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA (Continuación)

A 30 de junio de 2012

Millones de euros	Pasivos financieros				Total
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
Pasivos financieros no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.612	-	-	-	4.612
Instrumentos financieros derivados	-	-	100	-	100
Otros pasivos a largo plazo	13	-	-	334	347
Pasivos financieros corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	709	-	-	-	709
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.494	-	-	3.767	7.261
Instrumentos financieros derivados	-	-	234	-	234

A 31 de diciembre de 2011

Millones de euros	Activos financieros						Total
	Préstamos y partidas a cobrar	Activos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos mantenidos hasta el vencimiento	Activos no financieros	
Activos financieros no corrientes							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	466	-	-	466
Instrumentos financieros derivados	-	-	37	-	-	-	37
Otros activos no corrientes	42	-	-	-	8	21	71
Activos financieros corrientes							
Deudores comerciales	1.175	-	-	-	-	-	1.175
Otros activos corrientes	203	-	-	-	-	242	445
Instrumentos financieros derivados	-	-	119	-	-	-	119
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.507	-	-	-	251	-	1.758
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.977	-	-	-	-	-	1.977

Millones de euros	Pasivos financieros				Total
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
Pasivos financieros no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.304	-	-	-	4.304
Instrumentos financieros derivados	-	-	55	-	55
Otros pasivos a largo plazo	11	-	-	373	384
Pasivos financieros corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	579	-	-	-	579
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.116	-	-	2.261	5.377
Instrumentos financieros derivados	-	-	64	-	64

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados) - continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio de 2012	Semestre finalizado el 30 de junio de 2011
Aumento de efectivo y otros activos líquidos equivalentes durante el periodo	76	93
(Deuda)/fondos netos adquiridos mediante combinación de negocios	(48)	1.402
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	247	393
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	88	338
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros y contratos de alquiler con opción de compra	(433)	(218)
(Aumento)/reducción de la deuda neta procedente de los flujos de efectivo	(70)	2.008
Diferencias de cambio y otros movimientos no de efectivo	(90)	(134)
(Aumento)/disminución de la deuda neta durante el periodo	(160)	1.874
Deuda neta al inicio del periodo	(1.148)	(2.354)
Deuda neta a 30 de junio	(1.308)	(480)

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.

17. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

Millones de euros	30 de junio de 2012	31 de diciembre 2011
Corrientes		
Préstamos bancarios y otros	287	247
Arrendamientos financieros	408	317
Contratos de alquiler con opción a compra	14	15
	709	579
No corrientes		
Préstamos bancarios y otros	1.624	1.625
Arrendamientos financieros	2.988	2.673
Contratos de alquiler con opción a compra	-	6
	4.612	4.304

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". A 30 de junio de 2012, 184.708.995 opciones (31 de diciembre de 2011: 184.708.995) seguían en circulación.

18. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 no se concedieron acciones condicionadas en virtud del Plan de Acciones por Desempeño ni en virtud del Plan de Diferimiento de Incentivos del Grupo.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS (no auditados) - continuación
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2012

19. 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 2012	916	253	329	98	1.596
Provisiones registradas durante el periodo	72	7	56	36	171
Alta mediante combinación de negocios	2	28	77	15	122
Utilizadas durante el periodo	(61)	(83)	(29)	(6)	(179)
Reversiones y otros movimientos	(7)	(38)	(15)	(4)	(64)
Actualización de descuento	11	3	3	-	17
Diferencias de cambio	1	5	6	3	15
Valor neto contable a 30 de junio de 2012	934	175	427	142	1.678
Desglose:					
Corrientes	174	62	115	59	410
No corrientes	760	113	312	83	1.268

20. 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. El Grupo no efectuó una valoración al 30 de junio de 2012 puesto que no ha habido cambios significativos en las asunciones.

21. PASIVOS CONTINGENTES

A 30 de junio de 2012 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 significativo en la situación financiera del Grupo o en los resultados de explotación.

El Grupo ha avalado algunos pasivos y compromisos que, a 30 de junio de 2012, ascendían a 400 millones de euros (31 de diciembre de 2011: 411 millones de euros).

22. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad durante los semestres finalizados el 30 de junio:

Compras y ventas de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2012	2011
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas	72	60
Ventas a accionistas significativos	-	-
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas	27	26
Compras a accionistas significativos	12	11

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

Millones de euros	30 de junio de 2012	31 de diciembre 2011
	Cuentas por cobrar de partes vinculadas	
Importes por cobrar de empresas asociadas	29	24
Importes debidos por accionistas significativos	10	282
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas	41	19
Importes debidos a accionistas significativos	-	-

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

Bankia S.A. ha garantizado 27 millones de euros a pagar sobre aeronaves, pagos de arrendamientos de aeronaves y rentabilidades de inversiones financieras (31 de diciembre de 2011: 40 millones de euros). A 30 de junio de 2012, el grupo tenía operaciones de financiación de flota con Bankia que Iberia reconoce como arrendamientos operativos por un valor de 106 millones de euros (31 de diciembre de 2011: 107 millones de euros).

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2012 el Grupo no ha registrado ninguna provisión para insolvencias en relación con importes debidos por partes vinculadas (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: cero euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La retribución recibida por el personal de alta dirección del Grupo fue la siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el	
	30 de junio	
	2012	2011
Salario base, honorarios y otros beneficios		
Retribución del Consejo de Administración	3	3
Retribución del Comité de Dirección	1	1

IAG proporciona seguros de vida a todos los miembros del Comité de Dirección. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2012, IAG realizó aportaciones de 14.000 euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2011: 7.000 euros).

A 30 de junio de 2012, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes and Consejo de Administración y al Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (31 de diciembre: 4 millones de euros).

A 30 de junio de 2012 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar o concedidos a Consejeros o ejecutivos del Grupo (2011: cero euros) que deban ser revelados conforme a los requisitos del artículo 260 de la Ley de Sociedades de Capital.

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 2 de agosto de 2012, declaran que, en su leal saber y entender, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2012 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.

2 de agosto de 2012

Antonio Vázquez Romero
Presidente del Consejo de Administración

Martin Faulkner Broughton
Vicepresidente del Consejo de Administración

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

César Alierta Izuel

Patrick Jean Pierre Cescau

José Manuel Fernández Norniella

Denise Patricia Kingsmill

James Arthur Lawrence

José Pedro Pérez-Llorca y Rodrigo

Kieran Charles Poynter

Rafael Sánchez-Lozano Turmo

John William Snow

Keith Williams

INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

A los Accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A. por encargo de la Dirección:

1. Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 30 de Junio de 2012 y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto y el estado de flujos de efectivo, así como las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la elaboración de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007 y las Normas de Desglose y Transparencia emitidas por la Financial Services Authority del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

2. Nuestra revisión se ha realizado de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la formulación de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. El alcance de una revisión limitada es sustancialmente menor que el de una auditoría y, por consiguiente, no permite asegurar que todos los asuntos significativos que podrían ser identificados en una auditoría lleguen a nuestro conocimiento. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

3. Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de Junio de 2012 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos por la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos y las Normas de Desglose y Transparencia emitidas por la Financial Services Authority del Reino Unido.

4. Sin que afecte a nuestra conclusión, llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 1 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de Diciembre de 2011.

5. El informe de gestión consolidado intermedio adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2012 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2012. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de las sociedades consolidadas.

6. Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección de la Sociedad en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 35 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre y las Normas de Desglose y Transparencia emitidas por la Financial Services Authority del Reino Unido.

ERNST & YOUNG, S.L.

Rafael Páez Martínez

2 de agosto de 2012

FLOTA AÉREA

Número de aviones en servicio con empresas del Grupo

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Flota adquirida mediante combinación de negocios	Total a 30 de junio de 2012	Total a 31 de diciembre de 2011	Variaciones desde 31 de diciembre de 2011	Futuras entregas	Opciones
Operaciones aéreas								
Airbus A318	2	-	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	31	21	11	63	52	11	2	-
Airbus A320	45	33	7	85	70	15	27	31
Airbus A321	16	14	7	37	30	7	-	-
Airbus A330	-	-	2	2	-	2	8	8
Airbus A340-300	7	10	-	17	18	(1)	-	-
Airbus A340-600	2	15	-	17	17	-	-	-
Airbus A380	-	-	-	-	-	-	12	7
Boeing 737-300	-	-	12	12	-	12	-	-
Boeing 737-400	19	-	-	19	19	-	-	-
Boeing 737-500	-	-	2	2	-	2	-	-
Boeing 747-400	52	-	-	52	52	-	-	-
Boeing 757-200	1	2	-	3	3	-	-	-
Boeing 767-300	21	-	-	21	21	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	-	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	5	1	-	6	5	1	4	-
Boeing 787	-	-	-	-	-	-	24	28
Embraer E170	6	-	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	7	-	-	7	7	-	1	15
SAAB 2000	-	1	-	1	-	1	-	-
Group total	255	102	41	398	348	50	78	89

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 18 aviones (2011: 30) que no se encuentran en servicio, incluidas 3 aeronaves subarrendadas (2011: 5).