

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 1 de agosto de 2014, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2014.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones en el segundo trimestre ascendió a 380 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 245 millones de euros antes de partidas excepcionales), mejorando en 135 millones de euros con respecto al año anterior.
- A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje del segundo trimestre descendieron un 0,4% (excluyendo a Vueling incrementaron un 0,1%) y los costes unitarios excluyendo el combustible disminuyeron un 4,4% (excluyendo a Vueling disminuyeron un 2,5%).
- Los ingresos del trimestre crecieron un 6,7% alcanzando la cifra de 5.086 millones de euros, siendo el incremento de un 8,2% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron un 9,3% en el trimestre, decreciendo un 5,4% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones en el primer semestre alcanzó la cifra de 230 millones de euros (2013: pérdida de las operaciones de 33 millones de euros antes de partidas excepcionales), mejorando 263 millones de euros con respecto al año anterior.
- El efectivo se situó en 4.904 millones de euros a 30 de junio de 2014, lo que supone un incremento de 1.271 millones de euros con respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó en 4 puntos, situándose en el 46%.

### Resumen de resultados:

	Semestre finalizado el 30 de junio		
Información financiera en millones de euros	2014	2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	8.177	7.498	9,1 %
Total ingresos	9.289	8.707	6,7 %
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	230	(33)	
Partidas excepcionales	-	(312)	
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	230	(345)	
Beneficio/(pérdida) después de impuestos	96	(503)	
Beneficio/(pérdida) básica por acción (céntimos de €)	4,2	(27,9)	
Indicadores operativos	2014	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	120.892	108.641	11,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	95.331	86.378	10,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	78,9	79,5	(0,6pts)
Ingreso pasaje / PKT (céntimos de €)	8,58	8,68	(1,2)%
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,76	6,90	(2,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,10	5,41	(5,7)%
Millones de euros	A 30 de junio de 2014	A 31 de diciembre de 2013	Incr./ (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.904	3.633	35,0 %
Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>	5.249	5.701	(7,9%)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>	46%	50%	(4pts)

<sup>(1)</sup>Deuda neta ajustada es definida como deuda neta más los costes de arrendamiento operativo de la flota capitalizados.

<sup>(2)</sup>El apalancamiento financiero ajustado es 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 ajustado.

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

“En el trimestre, el Grupo alcanzó un beneficio de las operaciones de 380 millones de euros, frente a los 245 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

Este resultado demuestra que seguimos progresando de forma sólida. Continuamos manteniendo un estricto enfoque en relación a la gestión de la capacidad y realizaremos recortes donde sea necesario a lo largo del año. Por lo tanto, procederemos a reducir alrededor de 3 puntos porcentuales la capacidad prevista de IAG para la temporada de invierno 2014.

Todas nuestras aerolíneas registraron el mejor resultado de las operaciones en un segundo trimestre desde el año 2007.

El beneficio de las operaciones de British Airways en el trimestre fue de 332 millones de euros, frente a los 247 millones de euros del mismo periodo del año anterior, mientras que Iberia registró un beneficio de las operaciones de 16 millones de euros, comparado con unas pérdidas de las operaciones de 35 millones de euros el año pasado. El beneficio de las operaciones de Vueling fue de 30 millones de euros, frente a los 27 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

La reestructuración de Iberia continúa teniendo un impacto positivo. La semana pasada la compañía alcanzó un acuerdo que podría traducirse en una reducción adicional de la plantilla de un máximo de 1.427 personas. Esto creará nuevas oportunidades para que Iberia mejore aún más su rentabilidad durante los próximos dos o tres años. Gracias a los avances realizados por Iberia, nos complace anunciar hoy que la compañía incorporará ocho Airbus A350-900 y ocho Airbus A330-200 para reemplazar parte de su actual flota de largo radio.

En el primer semestre del año, el Grupo registró un beneficio de las operaciones de 230 millones de euros, frente a las pérdidas de las operaciones de 33 millones de euros en el mismo periodo del año pasado. Los ingresos crecieron un 6,7%, con un incremento de los costes excluido el combustible del 4,9%. También hemos mejorado nuestra posición de efectivo y nuestro apalancamiento financiero ajustado desde finales del año pasado”.

### **Perspectivas de negocio**

A los actuales precios de combustible y tipos de cambio, esperamos que el beneficio de las operaciones mejore en al menos 500 millones de euros en el ejercicio 2014, respecto a la base de 770 millones de euros de beneficio operativo de 2013. Estimamos que los ingresos unitarios de pasaje se mantendrán relativamente planos, con un incremento en el margen impulsado por una reducción en los costes unitarios.

### **Declaraciones de carácter prospectivo:**

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, 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 se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, 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 del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo 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 del Grupo 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 2013; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://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@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Semestre finalizado el 30 de junio**

<b>Millones de euros</b>	<b>Total 2014</b>	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>8.177</b>	7.498		7.498	9,1 %
Ingresos de carga	<b>488</b>	541		541	(9,8)%
Otros ingresos	<b>624</b>	668		668	(6,6)%
<b>Total ingresos</b>	<b>9.289</b>	8.707		8.707	6,7 %
Gastos de personal	<b>2.096</b>	2.069	268	2.337	1,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>2.898</b>	2.864	(3)	2.861	1,2 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>982</b>	924		924	6,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>734</b>	655		655	12,1 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>606</b>	626	15	641	(3,2)%
Propiedad, TI y otros gastos	<b>486</b>	457	5	462	6,3 %
Gastos comerciales	<b>437</b>	398		398	9,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>571</b>	498	8	506	14,7 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>260</b>	215	19	234	20,9 %
Diferencias de tipo de cambio	<b>(11)</b>	34		34	
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>9.059</b>	8.740	312	9.052	3,6 %
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>230</b>	(33)	(312)	(345)	
Gastos no operativos netos	<b>(75)</b>	(144)	(17)	(161)	
Beneficio/(pérdida) antes de impuestos	<b>155</b>	(177)	(329)	(506)	
Impuestos	<b>(59)</b>	5	(2)	3	
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>96</b>	(172)	(331)	(503)	

<b>Indicadores operativos</b>	<b>2014 <sup>(1)</sup></b>	2013 <sup>(1)</sup>	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>120.892</b>	108.641	11,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>95.331</b>	86.378	10,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	<b>78,9</b>	79,5	(0,6pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	<b>2.692</b>	2.756	(2,3)%
Cifras de pasajeros (miles)	<b>35.480</b>	29.137	21,8 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	<b>441</b>	456	(3,3)%
Despegues (miles)	<b>283.517</b>	244.141	16,1 %
Horas bloque (horas)	<b>819.466</b>	732.069	11,9 %
Plantilla media	<b>59.140</b>	60.590	(2,4)%
Aviones en servicio	<b>459</b>	435	5,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>8,58</b>	8,68	(1,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,76</b>	6,90	(2,0)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>18,13</b>	19,63	(7,6)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>2,40</b>	2,64	(9,1)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,10</b>	5,41	(5,7)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	<b>7,49</b>	8,04	(6,8)%

<sup>(1)</sup> Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 no se registraron partidas excepcionales.

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Trimestre finalizado el 30 de junio**

<b>Millones de euros</b>	<b>Total 2014</b>	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>4.513</b>	4.152		4.152	8,7 %
Ingresos de carga	<b>238</b>	271		271	(12,2)%
Otros ingresos	<b>335</b>	345		345	(2,9)%
<b>Total ingresos</b>	<b>5.086</b>	4.768		4.768	6,7 %
Gastos de personal	<b>1.078</b>	1.038		1.038	3,9 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>1.510</b>	1.503	(3)	1.500	0,5 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>530</b>	478		478	10,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>399</b>	364		364	9,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>299</b>	319		319	(6,3)%
Propiedad, TI y otros gastos	<b>255</b>	239	5	244	6,7 %
Gastos comerciales	<b>224</b>	212		212	5,7 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>293</b>	250		250	17,2 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>134</b>	120	(1)	119	11,7 %
Diferencias de tipo de cambio	<b>(16)</b>	-		-	
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>4.706</b>	4.523	1	4.524	4,0 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>380</b>	245	(1)	244	
Gastos no operativos netos	<b>(22)</b>	(63)	(17)	(80)	
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>358</b>	182	(18)	164	
Impuestos	<b>(78)</b>	(35)	(2)	(37)	
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>280</b>	147	(20)	127	

<b>Indicadores operativos</b>	<b>2014</b>	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>64.576</b>	58.282	10,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>52.111</b>	47.392	10,0 %
Coeficiente de ocupación (%)	<b>80,7</b>	81,3	(0,6pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	<b>1.321</b>	1.392	(5,1)%
Cifras de pasajeros (miles)	<b>20.196</b>	17.365	16,3 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	<b>217</b>	229	(5,2)%
Despegues (miles)	<b>156.045</b>	138.353	12,8%
Horas bloque (horas)	<b>443.369</b>	401.203	10,5%
<b>Plantilla media</b>	<b>59.893</b>	60.728	(1,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>8,66</b>	8,76	(1,1)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,99</b>	7,12	(1,8)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>18,02</b>	19,47	(7,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>2,34</b>	2,58	(9,3)%
Coste total excluyendo combustible / AKO (céntimos de €)	<b>4,95</b>	5,18	(4,4)%
<b>Coste total / AKO (céntimos de €)</b>	<b>7,29</b>	7,76	(6,1)%

## **Análisis financiero:**

### *Entorno operativo y de mercado*

Durante el semestre se observó cierta estabilidad en los precios del combustible y se registraron leves ganancias por tipos de cambio, especialmente por la fortaleza de la libra esterlina y la debilidad del dólar estadounidense frente al euro. Los ingresos en nuestros mercados domésticos y latinoamericanos han registrado una evolución plana o un ligero descenso, mientras que en el resto del mundo los ingresos han registrado crecimientos o crecimientos fuertes. Estas variaciones se deben fundamentalmente a los cambios en la capacidad de IAG, compensados en algunos casos por ligeros descensos en los ingresos unitarios. La Copa del Mundo de Fútbol y cierta debilidad macroeconómica tuvieron un efecto dilutivo en los ingresos en Latinoamérica.

### *Adquisiciones*

Los resultados del semestre finalizado el 30 de junio de 2014 incluyen las operaciones de Vueling. En el mismo periodo del año anterior se incluye a Vueling desde el 26 de abril de 2013, fecha de su adquisición.

### *Capacidad*

La capacidad total aumentó un 11,3% en los seis primeros meses del año y el tráfico un 10,4%, lo que redujo el coeficiente de ocupación 0,6 puntos hasta el 78,9%. Excluyendo a Vueling, la capacidad se incrementó un 5,0% y el tráfico un 4,1%, lo que situó el coeficiente de ocupación en el 78,8%.

### *Ingresos*

Los Ingresos de pasaje aumentaron un 9,1% comparado con el primer semestre del año anterior, registrándose un efecto cambiario adverso de 1,2 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (por AKO) descendieron un 0,9% a tipos de cambio constantes. A nivel de Grupo, el *yield* de pasaje no registró variaciones y el coeficiente de ocupación se redujo. Excluyendo a Vueling y a tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje disminuyeron un 0,1% con una mejora del *yield* del 0,8% en el semestre, y de un 0,1% en el trimestre finalizado el 30 de junio de 2014.

Los Ingresos de carga del periodo disminuyeron un 5,5% a tipos de cambio constantes, o 3,3% basándonos en ingresos por tonelada-kilómetro transportada, debido a la debilidad del *yield* frente al año pasado. Desde el 30 de abril de 2014, IAG Cargo ha recortado significativamente su programa de aviones cargueros. El efecto derivado del recorte de la actividad de carga ha tenido un impacto negativo en los *yields* en el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 en torno a un 1%, mientras que la contribución general ha mejorado.

La partida de Otros ingresos ha descendido un 6,6% debido al impacto negativo de la eliminación de los ingresos de *handling* y mantenimiento de Iberia relacionados con Vueling y que se incluyen en el periodo comparativo previo a la adquisición. El impacto negativo en los ingresos del semestre finalizado el 30 de junio de 2014 ha sido de 14 puntos. La partida de Otros ingresos incluye BA Holidays, que ha continuado creciendo.

### *Costes*

Los costes unitarios de personal descendieron un 8,9%, o un 9,5% a tipos de cambio constantes. El número medio de empleados se redujo un 2,4%, mientras que la productividad mejoró un 14,0%. Las mejoras de los costes unitarios de personal y de la productividad provienen de la incorporación de Vueling, el Plan de Transformación de Iberia y el crecimiento eficiente de la capacidad de British Airways.

Los costes unitarios de combustible descendieron un 9,1%, o un 6,4% a tipos de cambio constantes, debido al descenso de los precios medios del combustible netos de coberturas y a la reducción del consumo gracias a la incorporación de aviones más eficientes, como el Airbus A330, el Airbus A380 y el Boeing 787.

Las Tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 12,1%, registrándose un efecto cambiario positivo en torno a 0,5%. Este incremento refleja el aumento de los vuelos, con un crecimiento de la capacidad del 11,3% y un aumento de los despegues del 16,1%. Los despegues han crecido más que la capacidad por la incorporación de Vueling en el Grupo.

Los Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación aumentaron un 6,3%, registrándose un efecto cambiario positivo en torno a 0,5%. La partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación se vio favorecida por la eliminación del *handling* de Iberia relacionado con Vueling, que se incluía en el periodo comparativo previo a la adquisición. Los incrementos subyacentes en la partida de Gastos de *handling*, *catering* y otros costes de explotación reflejan el considerable aumento del 21,8% en pasajeros transportados durante el periodo y la mayor actividad de BA Holidays.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron un 3,2%, beneficiándose de un efecto cambiario positivo en torno a 2,5 puntos. Además de los efectos derivados de la consolidación, los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota descendieron a consecuencia de la reducción de los vuelos de carga de IAG Cargo y del mantenimiento a terceros en Iberia.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos aumentaron un 6,3%, registrándose un efecto cambiario negativo en torno a 3 puntos. El incremento subyacente se debe principalmente a la incorporación de Vueling.

Los Gastos comerciales aumentaron un 9,8% y se beneficiaron de unas diferencias de cambio de 1 punto. Los Gastos comerciales subieron por el incremento del 21,8% en pasajeros transportados y por la inversión en marketing de Iberia, incluyendo costes relacionados con la nueva marca.

A 30 de junio de 2014, el Grupo contaba con 199 aviones bajo arrendamiento operativo, 18 más que en junio del año pasado. El aumento de los aviones bajo arrendamiento corresponde principalmente a aeronaves Airbus A320 para Vueling.

La flota en propiedad también aumentó con respecto al mismo periodo del año pasado en seis aeronaves, tras la introducción del Airbus A380 y el Boeing 787 en British Airways en el marco de su programa de renovación de flota. El número de aviones de Iberia descendió frente al mismo periodo del año pasado, en sintonía con los recortes de capacidad realizados durante 2013 en el marco del Plan de Transformación. Los costes de depreciación aumentaron un 14,7% reflejando el aumento de los aviones en propiedad, el cambio en el valor residual estimado de los Boeing 747 y el efecto negativo del tipo de cambio.

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios excluido el combustible descendieron un 5,4%, y un 3,3% excluyendo a Vueling. Las mejoras se consiguieron gracias al crecimiento eficiente de British Airways, al efecto del Plan de Transformación de Iberia y a la incorporación de Vueling al Grupo.

#### *Partidas excepcionales*

No se registraron partidas excepcionales en el semestre finalizado el 30 de junio de 2014. Las partidas excepcionales del mismo periodo del año anterior incluían un cargo de 312 millones de euros en el resultado de las operaciones, relacionado principalmente con el Plan de Transformación de Iberia y la adquisición de Vueling.

#### *Beneficio de las operaciones*

El beneficio de las operaciones de IAG en el semestre fue de 230 millones de euros, frente a las pérdidas de 33 millones de euros (antes de partidas excepcionales) en el primer semestre de 2013.

#### *Partidas no operativas*

El cargo no operativo neto se situó en 75 millones de euros en el semestre, frente al cargo de 144 millones de euros del mismo periodo del año pasado. Esta mejora responde fundamentalmente al descenso del cargo financiero neto relacionado con las pensiones y a las ganancias en derivados que no se contabilizan como coberturas.

En el mismo periodo del año anterior, se registró una pérdida excepcional de las operaciones relacionada con la adquisición por etapas de Vueling.

#### *Impuestos*

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 y de 2013, no se reconocieron activos por impuestos diferidos relacionados con las pérdidas de Iberia. El reconocimiento de los activos fiscales de Iberia se revisará en el segundo semestre del año en el marco del proceso de planificación anual del negocio.

#### *Beneficio después de impuestos*

El beneficio después de impuestos correspondiente al semestre cerrado el 30 de junio fue de 96 millones de euros, frente a las pérdidas de 503 millones de euros después de partidas excepcionales en 2013.

#### *Tipos de cambio*

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, la conversión de los resultados de British Airways desde su divisa funcional, la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. El beneficio de las operaciones registró un impacto neto favorable de 8 millones de euros, con un incremento de los ingresos y los costes de 171 millones de euros y 163 millones de euros, respectivamente, reflejando la depreciación del euro frente a la libra esterlina del 2,5%.

Los efectos del tipo de cambio en las transacciones de todo el Grupo en el semestre fueron 279 millones de euros negativos sobre los ingresos, y 275 millones de euros favorables sobre los gastos, con un impacto adverso neto de 4 millones de euros.

Por tanto, el efecto de los tipos de cambio en la conversión de moneda y las transacciones tuvo un impacto negativo de 108 millones de euros en los ingresos, un impacto favorable de 112 millones de euros en los costes y un impacto neto favorable de 4 millones de euros en el beneficio de las operaciones.

#### *Efectivo*

La posición de efectivo del Grupo era de 4.904 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.271 millones respecto al 31 de diciembre de 2013. La posición de efectivo de British Airways era de 3.097 millones de euros, la de Iberia de 814 millones de euros de Iberia, la de Vueling era de 765 millones de euros y la de la matriz y sociedades holding de 228 millones de euros.

La posición de efectivo del Grupo incluye unos fondos equivalentes a 189 millones de euros relacionados con fondos reconocidos por el Banco Central de Venezuela, pero que todavía no han sido repatriados, de los cuales, 184 millones de euros fueron convertidos al tipo de cambio de 6,3 bolívares por dólar estadounidense, el tipo aplicable durante el 2013, y los 5 millones de euros restantes fueron convertidos al 10,4, el tipo medio aplicable desde el inicio de 2014.

Iberia continúa gestionando su exposición a la divisa y la posición de tesorería ha permanecido relativamente estable desde final de año. Iberia continúa trabajando con las autoridades con respecto a los plazos y condiciones aplicables a la repatriación de fondos depositados en Venezuela. El plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado a ser 18 meses.

Cualquier fondo histórico repatriado a un tipo de cambio mayor que los tipos reconocidos resultará en un deterioro de la tesorería. Mientras no se llegue a un acuerdo o los fondos sean devaluados oficialmente, no se reconocen pérdidas por cambio de divisas.

La deuda neta ajustada del Grupo disminuyó 452 millones de euros con respecto al 31 de diciembre de 2013 hasta 5.249 millones de euros y el apalancamiento financiero ajustado mejoró cuatro puntos.

#### *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 90 a 95 del Informe anual y cuentas anuales de 2013, siguen siendo relevantes para los próximos seis meses del año.

#### *Marco estratégico*

El 14 de marzo de 2014, Iberia anunció que había alcanzado un acuerdo salarial y de productividad con los sindicatos que representan a la mayoría de los empleados del colectivo de tierra. El acuerdo permitió a la aerolínea presentar ofertas competitivas para optar a las licencias de handling de 22 aeropuertos españoles. Los acuerdos alcanzados con los sindicatos de tierra y tripulantes de cabina ya han sido aprobados por sus respectivas asambleas.

En abril de 2014, Iberia firmó acuerdos laborales con los sindicatos de pilotos, tripulantes de cabina y personal de tierra, tras ser ratificados en sus respectivas asambleas.

El 3 de abril de 2014, IAG anunció que el Negocio Conjunto de British Airways e Iberia con American Airlines se ha extendido para incluir a US Airways. El acuerdo de ingresos compartidos abarca ahora todos los vuelos operados por American y US Airways, British Airways, Iberia y Finnair entre Norteamérica y Europa. US Airways añadirá 28 rutas al Negocio Conjunto, y proporcionará a los clientes de British Airways e Iberia acceso a más de 50 nuevos destinos adicionales en Norteamérica.

El 16 de abril de 2014, British Airways anunció la ubicación de la primera planta a nivel mundial para convertir basura en combustible para aviación. La aerolínea se ha comprometido a comprar todo el combustible producido en la planta que está siendo construida por Solena Fuels en Essex y que iniciará su producción en 2017.

IAG Cargo firmó un acuerdo comercial de largo plazo con Qatar Airways para adquirir capacidad en aviones cargueros operados por Qatar Airways, con efecto a partir del 1 de mayo de 2014. Qatar Airways opera cinco vuelos semanales utilizando Boeing 777F entre Hong Kong y Londres, vía Doha. IAG Cargo anunció la finalización de su contrato de arrendamiento de tres aviones cargueros Boeing 747-8 con Global Supply Systems.

El 1 de mayo de 2014, Vueling inició sus operaciones desde la nueva base de Bruselas. La aerolínea también comenzó a operar entre Roma y Catania, conectando el sur de Italia con la capital del país.

Vueling abrió una nueva base en Palermo el 10 junio de 2014. Palermo es la tercera base de Vueling en Italia. La ciudad está conectada con 32 destinos en Italia y Europa a través del aeropuerto Fiumicino de Roma.

El 19 de junio de 2014, British Airways y Vueling anunciaron un nuevo acuerdo de códigos compartidos en 170 rutas. El acuerdo se centra en la operación de Vueling en Italia, donde opera 37 destinos internacionales y 11 domésticos desde su base en el aeropuerto Fiumicino de Roma. A su vez, se incorporan otras rutas tales como Londres Heathrow a Bilbao y La Coruña, Cardiff a Málaga y Alicante y Edimburgo a Barcelona.

El 30 de junio de 2014, Iberia Express anunció que había firmado el primer Convenio Colectivo de Pilotos con la sección sindical de la Unión Profesional de Pilotos de Aerolíneas (UPPA). El convenio tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2019 y permitirá disponer de un marco laboral estable.

El 14 de julio de 2014 IAG ha convertido en pedidos en firme 20 de las 100 opciones de Airbus A320neo. Estos aviones, que se entregarán en 2018 y 2019, producirán tanto ahorros en costes como beneficios medioambientales.

El 24 de julio de 2014 Iberia y sus representantes sindicales alcanzaron un nuevo acuerdo sobre el proceso de despido colectivo de pilotos y personal de tierra. Esto podría suponer una reducción de plantilla de hasta 1.427 personas en la aerolínea. Lo anterior forma parte del continuo plan de transformación de Iberia cuyo objetivo es introducir cambios estructurales permanentes en todas las áreas del negocio de la compañía, con el fin de que pueda crecer de forma rentable en el futuro. El personal de tripulación de cabina no se verá afectado por dicho acuerdo.

El 31 de julio de 2014, el Consejo de Administración de IAG aprobó la liquidación de la operación de derivados financieros que Iberia contrató en agosto de 2012 con Nomura International Plc sobre la totalidad de su participación en Amadeus IT Holding, S.A. (Amadeus). La operación de derivados financieros consistió en un “collar” sobre la totalidad de la participación de Iberia en Amadeus de 33.562.331 acciones ordinarias. La finalidad de la operación fue un ejercicio de gestión de riesgos que permitió a Iberia, por un lado, proteger el valor de la participación mantenida en Amadeus en agosto de 2012 y, por otro, retener una revalorización de hasta un 10% de la misma. El periodo de liquidación comenzará el 7 de agosto de 2014 y se realizará en 100 tramos idénticos durante un periodo de 100 días hábiles bursátiles. El beneficio obtenido fortalecerá el perfil de liquidez de Iberia y permitirá disponer de fondos para el Plan de Transformación de la compañía aérea.

El 31 de julio de 2014 el Consejo de Administración de IAG aprobó convertir en pedidos en firme ocho opciones de Airbus A350-900 y asegurar ocho aeronaves Airbus A330-200 para Iberia. Estos aviones reemplazarán 16 Airbus de la familia A340 de la flota de largo radio de Iberia y serán entregados entre 2015 y 2020. Ambos aviones proporcionarán tanto eficiencias en costes como beneficios medioambientales, permitiendo a Iberia reemplazar su flota de largo radio con aviones modernos y eficientes en el consumo de combustible.

### *Objetivos*

Nuestra misión es ser el Grupo de líneas aéreas internacional líder. Esto significa que:

- Ganaremos clientes 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;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, 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.

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2014 - 30 de junio de 2014

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Semestre finalizado el 30 de junio**

Millones de euros	Total 2014	Antes de partidas excepcionales		Total 2013
		2013	Partidas excepcionales	
Ingresos de pasaje	<b>8.177</b>	7.498		7.498
Ingresos de carga	<b>488</b>	541		541
Otros ingresos	<b>624</b>	668		668
<b>Total ingresos</b>	<b>9.289</b>	8.707		8.707
Gastos de personal	<b>2.096</b>	2.069	268	2.337
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>2.898</b>	2.864	(3)	2.861
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>982</b>	924		924
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>734</b>	655		655
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>606</b>	626	15	641
Propiedad, TI y otros gastos	<b>486</b>	457	5	462
Gastos comerciales	<b>437</b>	398		398
Depreciación, amortización y deterioro	<b>571</b>	498	8	506
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>260</b>	215	19	234
Diferencias de tipo de cambio	<b>(11)</b>	34		34
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>9.059</b>	8.740	312	9.052
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>230</b>	(33)	(312)	(345)
Gastos financieros	<b>(117)</b>	(127)		(127)
Ingresos financieros	<b>13</b>	13		13
Cargos por conversión de préstamos en moneda extranjera	<b>(1)</b>	(4)		(4)
Beneficio de derivados no clasificados como de cobertura	<b>17</b>	7		7
Abono neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	<b>9</b>	-		-
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas puestas en equivalencia	<b>1</b>	(10)		(10)
Beneficio/(pérdida) resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	<b>4</b>	(2)	(17)	(19)
Cargo neto correspondiente a pensiones	<b>(1)</b>	(21)		(21)
<b>Beneficio/(pérdida) antes de impuestos</b>	<b>155</b>	(177)	(329)	(506)
Impuestos	<b>(59)</b>	5	(2)	3
<b>Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo</b>	<b>96</b>	(172)	(331)	(503)
Atribuible a:				
Accionistas de la matriz	<b>86</b>	(184)		(515)
Socios externos	<b>10</b>	12		12
	<b>96</b>	(172)		(503)
<b>Beneficio/(pérdida) básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>4,2</b>			(27,9)
<b>Beneficio/(pérdida) diluido por acción (céntimos de €)</b>	<b>4,2</b>			(27,9)

## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	103	(237)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	1	21
Activos financieros disponibles para la venta:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	30	132
Reclasificados y registrados en beneficio neto	(9)	-
Diferencias de cambio	149	(48)
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	274	(132)
Beneficio/(pérdida) después de impuestos del periodo	96	(503)
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>370</b>	<b>(635)</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	360	(647)
Socios externos	10	12
	<b>370</b>	<b>(635)</b>

Las partidas incluidas en el Estado de resultado global consolidado anterior se presentan netas de impuestos.

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	30 de junio 2014	31 de diciembre 2013
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	11.192	10.228
Inmovilizado inmaterial	2.276	2.196
Inversiones en empresas asociadas	26	25
Activos financieros disponibles para la venta	1.094	1.092
Activos derivados de retribuciones a empleados	555	485
Instrumentos financieros derivados	30	35
Activos por impuesto diferido	498	501
Otros activos no corrientes	192	197
	<b>15.863</b>	<b>14.759</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	7	12
Existencias	400	411
Deudores comerciales	1.581	1.196
Otros activos corrientes	734	631
Instrumentos financieros derivados	103	135
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.081	2.092
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.823	1.541
	<b>7.729</b>	<b>6.018</b>
<b>Total activo</b>	<b>23.592</b>	<b>20.777</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	1.020	1.020
Prima de emisión	5.867	5.867
Acciones propias	(8)	(42)
Otras reservas	(2.616)	(2.936)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>4.263</b>	<b>3.909</b>
Socios externos	307	307
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>4.570</b>	<b>4.216</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.072	4.535
Obligaciones de retribuciones a empleados	808	738
Pasivo por impuesto diferido	969	884
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.769	1.796
Instrumentos financieros derivados	45	66
Otros pasivos a largo plazo	248	225
	<b>8.911</b>	<b>8.244</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	601	587
Acreedores y otras cuentas por pagar	8.597	6.793
Instrumentos financieros derivados	485	528
Impuesto corriente por pagar	27	11
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	401	398
	<b>10.111</b>	<b>8.317</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>19.022</b>	<b>16.561</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>23.592</b>	<b>20.777</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO**

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
<b>Flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación</b>		
Beneficio/(pérdida) de las operaciones	230	(345)
Depreciación, amortización y deterioro	571	506
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	1.115	1.064
Resolución de la investigación de competencia desleal	(6)	(32)
Aportaciones en efectivo al plan de pensiones (neto de costes de servicio)	(21)	(123)
Intereses pagados	(74)	(93)
Impuestos	3	-
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas</b>	<b>1.818</b>	<b>977</b>
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	(5)	(20)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>1.813</b>	<b>957</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(1.332)	(939)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	233	396
Venta de inversiones	16	-
Efectivo adquirido de combinaciones de negocios (neto de contraprestaciones)	-	282
Intereses percibidos	18	14
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	(900)	(174)
Dividendos percibidos	-	1
Otros movimientos de inversión	9	5
<b>Flujos de efectivo netos de actividades de inversión</b>	<b>(1.956)</b>	<b>(415)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Préstamos a largo plazo	726	49
Fondos procedentes del bono convertible	-	386
Amortización de préstamos	(172)	(155)
Amortización de arrendamientos financieros	(147)	(224)
Adquisición de acciones propias	(23)	(8)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(10)	(10)
<b>Flujos de efectivo netos de actividades de financiación</b>	<b>374</b>	<b>38</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	231	580
Diferencias netas por cambio de divisa	51	9
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.541	1.362
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo<sup>(1)</sup></b>	<b>1.823</b>	<b>1.951</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>3.081</b>	<b>1.676</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>4.904</b>	<b>3.627</b>

<sup>(1)</sup>La posición de efectivo del Grupo incluye unos fondos equivalentes a 189 millones de euros relacionados con fondos reconocidos por el Banco Central de Venezuela, pero que todavía no han sido repatriados, de los cuales, 184 millones de euros fueron convertidos al tipo de cambio de 6,3 bolívares por dólar estadounidense, el tipo aplicable durante el 2013, y los 5 millones de euros restantes fueron convertidos al 10,4, el tipo medio aplicable desde el inicio de 2014.

Iberia continúa gestionando su exposición a la divisa y la posición de tesorería ha permanecido relativamente estable desde final de año. Iberia continúa trabajando con las autoridades con respecto a los plazos y condiciones aplicables a la repatriación de fondos depositados en Venezuela. El plazo necesario para repatriar efectivo ha pasado a ser 18 meses.

Cualquier fondo histórico repatriado a un tipo de cambio mayor que los tipos reconocidos resultará en un deterioro de la tesorería. Mientras no se llegue a un acuerdo o los fondos sean devaluados oficialmente, no se reconocen pérdidas por cambio de divisas.

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2014	1.020	5.867	(42)	(2.936)	<b>3.909</b>	307	<b>4.216</b>
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	360	<b>360</b>	10	<b>370</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	16	<b>16</b>	-	<b>16</b>
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	57	(56)	<b>1</b>	-	<b>1</b>
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	<b>(23)</b>	-	<b>(23)</b>
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	<b>(10)</b>
<b>A 30 de junio de 2014</b>	<b>1.020</b>	<b>5.867</b>	<b>(8)</b>	<b>(2.616)</b>	<b>4.263</b>	<b>307</b>	<b>4.570</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye una pérdida acumulada de 768 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 1.281 millones de euros).

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2013

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2013	928	5.280	(17)	(1.436)	4.755	300	5.055
Reformulación	-	-	-	(2.077)	(2.077)	-	(2.077)
A 1 de enero de 2013 (reformulado)	928	5.280	(17)	(3.513)	2.678	300	2.978
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	(647)	(647)	12	(635)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	16	16	-	16
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Adquisición de acciones propias	-	-	(9)	-	(9)	-	(9)
Componente de renta variable de la emisión de bonos convertibles	-	-	-	72	72	-	72
Socios externos derivados de combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	26	26
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
<b>A 30 de junio de 2013</b>	<b>928</b>	<b>5.280</b>	<b>(26)</b>	<b>(4.073)</b>	<b>2.109</b>	<b>328</b>	<b>2.437</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye una pérdida acumulada de 1.834 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 243 millones de euros).

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión de las dos compañías para crear un nuevo grupo de líneas aéreas europeo, International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”). 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 Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo Español).

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados fueron formulados conforme a la NIC 34 para su publicación por el Consejo de Administración el 31 de julio de 2014. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas estatutarias consolidadas de la Sociedad y no están auditados. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar los estados financieros intermedios.

Para la elaboración de los presentes estados financieros resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, excepto como se describe en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 se han depositado en el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera respaldadas por la Unión Europea (“NIIF” respaldadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera. Con el propósito de presentar dichos estados financieros las NIIF también incluyen las Normas Internacionales de Contabilidad. El informe de los auditores sobre dichos estados financieros no estaba calificado.

### 2. POLÍTICAS CONTABLES

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y enmiendas desde el 1 de enero de 2014:

NIIF 10 “Estados financieros consolidados”, NIIF 11 “Acuerdos conjuntos” y NIIF 12 “Información a revelar sobre participaciones en otras entidades”, efectivas para los períodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2014. La NIIF 10 sustituye las directrices sobre control y consolidación de la NIC 27 y la SIC 12 “Consolidación - Entidades de propósito especial”. La NIIF 11 exige que los acuerdos conjuntos se contabilicen como operación conjunta o negocio conjunto en función de los derechos y obligaciones de cada una de las partes del acuerdo. La NIIF 12 exige desgloses más detallados sobre la naturaleza, los riesgos y las consecuencias financieras de las participaciones del Grupo en sociedades filiales, empresas asociadas, acuerdos conjuntos y entidades estructuradas no consolidadas. Se mantiene el principio básico de que una entidad consolidada presenta una sociedad dominante y sus sociedades filiales como si se tratara de una única entidad, al igual que los mecanismos de consolidación. Se prevé que la aplicación de estas normas no tenga ningún efecto significativo ni en el resultado neto del Grupo o el activo neto.

NIC 32 (Revisada) “Instrumentos financieros: presentación”; efectiva para los períodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2014. La enmienda aclara algunos de los requisitos para la compensación de activos financieros y pasivos financieros en el Balance. La aplicación de esta norma no tiene un impacto significativo en el resultado neto del Grupo o el activo neto.

NIC 36 (Revisada) “Deterioro del valor de los activos”, efectiva para los períodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2014. Esta modificación aborda la información a revelar sobre el importe recuperable de los activos deteriorados si ese importe está basado en el valor razonable menos los costes de venta. La norma supone un cambio en la presentación de las notas a los estados financieros del Grupo, pero no tiene impacto en el resultado neto del Grupo o el activo neto.

NIC 39 (Revisada) “Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición”, efectiva para los períodos que comiencen en o después del 1 de enero de 2014. Esta modificación exige de interrumpir una contabilidad de coberturas cuando la renovación de un instrumento de cobertura con una contraparte central cumple unos criterios específicos. La aplicación de esta norma no tiene un impacto significativo en el resultado neto del Grupo o el activo neto.

Otras modificaciones derivadas de mejoras en las NIIF no afectan a las políticas contables, la posición 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.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

3. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
Gastos de reestructuración - personal <sup>(1)</sup>	-	268
Gastos de reestructuración - flota <sup>(1)</sup>	-	44
Gastos de combinación de negocios <sup>(2)</sup>	-	5
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición <sup>(3)</sup>	-	(5)
<b>Reconocidos como gastos de la explotación</b>	-	<b>312</b>
Pérdidas adquisición por etapas <sup>(4)</sup>	-	17
<b>Total cargo excepcional antes de impuestos</b>	-	<b>329</b>

No se han registrado partidas excepcionales significativas durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014.

<sup>(1)</sup> *Gastos de reestructuración*

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2013 se reconoció un gasto de reestructuración de 312 millones de euros en relación con el Plan de Transformación de Iberia. Los gastos de reestructuración de plantilla asociados al Plan de Transformación de Iberia se registraron en 2012; su cálculo se basó en la previsión realizada por el Comité de Dirección sobre la aplicación de la nueva ley laboral en España.

En 2013 se reconocieron costes de reestructuración de plantilla adicionales por un valor de 265 millones de euros para reflejar el mayor coste asociado a indemnizaciones por despido, según lo propuesto en el acuerdo de mediación. También se registraron unos gastos de reestructuración de 47 millones de euros asociados a la devolución de flota arrendada y a la retirada de aeronaves propias en el periodo comparativo.

<sup>(2)</sup> *Gastos de combinación de negocios*

Se reconocieron gastos de transacción de 5 millones de euros en relación con la combinación de negocios de Vueling en el semestre finalizado el 30 de junio de 2013.

<sup>(3)</sup> *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 67 millones de euros registrado en "Otras reservas" en el Balance de situación. El 26 de abril de 2013, Vueling tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un valor de mercado neto próximo a cero registrado en la partida "Otras reservas" del Balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Iberia y Vueling reclasificarán el impacto 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 que a los costes de combustible y arrendamiento operativo de flota no se les descuenten los beneficios netos de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2013, esto produjo una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 2 millones de euros y una disminución del gasto de combustible de 3 millones de euros y 2 millones de euros en relación a cargos fiscales.

<sup>(4)</sup> *Pérdidas adquisición por etapas*

Como consecuencia de la inversión inicial de Iberia en Vueling, la combinación de negocios se realizó en varias etapas. El Grupo volvió a valorar su inversión original en Vueling al valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a una pérdida no monetaria de 17 millones de euros reconocida en Pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones dentro de Partidas excepcionales en la Cuenta de resultados del semestre finalizado el 30 de junio de 2013.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 4. 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.

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a. Segmentos de negocio

British Airways, Iberia y Vueling se gestionan como sociedades operativas separadas. Las operaciones de cada sociedad se gestionan como una única unidad de negocio. El principal responsable de la toma de decisiones operativas se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, y se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG. El Comité de Dirección de IAG toma decisiones de asignación de recursos basados en la rentabilidad de la red, principalmente en función de los mercados de pasajeros 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 modo en que el Grupo maneja sus negocios y en la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos, el Grupo cuenta con tres (2013: tres) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways, Iberia y Vueling.

Semestre finalizado el 30 de junio de 2014	2014				
	British Airways	Iberia	Vueling	No asignados	Total
Millones de euros					
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	6.738	1.859	692	-	<b>9.289</b>
Ingresos entre segmentos	18	110	1	52	<b>181</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>6.756</b>	<b>1.969</b>	<b>693</b>	<b>52</b>	<b>9.470</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(488)	(76)	(5)	(2)	<b>(571)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>327</b>	<b>(95)</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>	<b>230</b>
Gastos no operativos netos					<b>(75)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>					<b>155</b>

Semestre finalizado el 30 de junio de 2013	2013				
	British Airways	Iberia	Vueling <sup>(1)</sup>	No asignados	Total
Millones de euros					
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	6.455	1.971	281	-	8.707
Ingresos entre segmentos	8	38	-	45	91
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>6.463</b>	<b>2.009</b>	<b>281</b>	<b>45</b>	<b>8.798</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(416)	(91)	(1)	2	(506)
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b> <sup>(2)</sup>	<b>175</b>	<b>(551)</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>(345)</b>
Gastos no operativos netos					(161)
<b>Pérdida antes de impuestos</b>					<b>(506)</b>

<sup>(1)</sup>Los resultados de Vueling se presentan conforme a las políticas contables del Grupo y representan los resultados generados desde la fecha de adquisición, del 26 de abril de 2013.

<sup>(2)</sup>El segmento Iberia incluye un cargo excepcional de 312 millones de euros asociado al Plan de Transformación de Iberia, y el segmento "No asignados" incluye una ganancia excepcional de 5 millones de euros asociada a derivados e instrumentos financieros, y un gasto excepcional de 5 millones de euros relacionadas con costes de combinaciones de negocios (nota 3).

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 5. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

## b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
Reino Unido	3.239	2.968
España	1.420	1.219
EE.UU.	1.365	1.299
Resto del mundo	3.265	3.221
	<b>9.289</b>	<b>8.707</b>

Activos por área

A 30 de junio de 2014

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	9.865	1.103
España	1.283	1.134
EE.UU.	37	5
Resto del mundo	7	34
<b>Total</b>	<b>11.192</b>	<b>2.276</b>

A 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	8.891	1.022
España	1.296	1.138
EE.UU.	34	5
Resto del mundo	7	31
<b>Total</b>	<b>10.228</b>	<b>2.196</b>

## 6. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(101)	(111)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(18)	(20)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	1	2
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	(1)
Abonos de divisa sobre activos financieros fijos	-	3
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(117)</b>	<b>(127)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	13	13
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>Cargo neto correspondiente a pensiones</b>		
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(1)	(21)
<b>Cargo financiero neto correspondientes a pensiones</b>	<b>(1)</b>	<b>(21)</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 7. IMPUESTOS

El cargo fiscal para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 es de 59 millones de euros (2013: crédito de 3 millones de euros). Durante el periodo no se han reconocido 40 millones de euros de activos por impuestos diferidos relacionadas con las pérdidas fiscales incurridas en el periodo corriente. La recuperación de estas pérdidas fiscales se revisará en el segundo semestre del año en el marco del proceso anual de revisión del Plan de negocio.

## 8. BENEFICIOS POR ACCIÓN

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2014 asciende a 2.040.078.523 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,50 euros por acción (31 de diciembre de 2013: 2.040.078.523 acciones ordinarias de 0,50 euros por acción).

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas	2.034	1.849
Número medio ponderado de acciones a efectos de los beneficios diluidos por acción	2.068	2.169

  

Céntimos de €	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
Beneficio/(pérdida) básico por acción	4,2	(27,9)
Beneficio/(pérdida) diluido por acción	4,2	(27,9)

## 9. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración propone que no se pague ningún dividendo en el semestre finalizado el 30 de junio de 2014 (30 de junio de 2013: cero euros).

## 10. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2014	10.228	2.196
Altas	1.295	52
Bajas	(229)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(549)	(22)
Movimientos por cambio de divisas	447	50
<b>Valor neto contable al 30 de junio de 2014</b>	<b>11.192</b>	<b>2.276</b>

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2013	9.926	1.965
Altas	866	53
Alta mediante Combinación de negocios	3	134
Bajas	(399)	(24)
Depreciación, amortización y deterioro	(492)	(14)
Movimientos por cambio de divisas	(394)	(46)
Valor neto contable al 30 de junio de 2013	9.510	2.068

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado pero no previsto en las cuentas asciende a 7.814 millones de euros en relación con los compromisos del Grupo (31 de diciembre de 2013: 8.745 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 11. REVISIÓN DEL DETERIORO

El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial de vida útil indefinida se someten a pruebas de deterioro con carácter anual (en el cuarto trimestre) y cuando las circunstancias sugieren que el valor contable podría haber sufrido un deterioro. Los supuestos principales utilizados para determinar el importe recuperable de las diferentes unidades generadoras de efectivo se exponen en el Informe y cuentas anuales de 2013. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, no se han detectado indicios de que el valor contable pudiera ser superior al importe recuperable.

## 12. ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 7 millones de euros (2013: 12 millones de euros) corresponden a motores de seis Boeing 737 (2013: cuatro aviones Boeing 737 y un avión Boeing 767 retirados del servicio). Estos aviones se incluyen en el segmento de explotación de British Airways y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 30 de junio de 2014.

## 13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

## a. Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2014 y 31 de diciembre de 2013 por tipo y clasificación a efectos de medición:

A 30 de junio de 2014

Activos financieros

Millones de euros	Préstamos y partidas por 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	Valor contable total por partida del Balance
<b>Activos no corrientes</b>							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	1.094	-	-	<b>1.094</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	30	-	-	-	<b>30</b>
Otros activos no corrientes	175	-	-	-	-	17	<b>192</b>
<b>Activos corrientes</b>							
Deudores comerciales	1.581	-	-	-	-	-	<b>1.581</b>
Otros activos corrientes	350	-	-	-	-	384	<b>734</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	103	-	-	-	<b>103</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.615	-	-	-	466	-	<b>3.081</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.823	-	-	-	-	-	<b>1.823</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

a. Activos y pasivos financieros por categoría continuación

A 30 de junio de 2014		Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance	
Millones de euros	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros			
<b>Pasivos no corrientes</b>							
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.072	-	-	-	<b>5.072</b>		
Instrumentos financieros derivados	-	-	45	-	<b>45</b>		
Otros pasivos a largo plazo	7	-	-	241	<b>248</b>		
<b>Pasivos corrientes</b>							
Componente corriente de la deuda a largo plazo	601	-	-	-	<b>601</b>		
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.546	-	-	5.051	<b>8.597</b>		
Instrumentos financieros derivados	-	-	485	-	<b>485</b>		
A 31 de diciembre de 2013		Activos financieros					
Millones de euros	Préstamos y partidas por 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	Valor contable total por partida del Balance
<b>Activos no corrientes</b>							
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	1.092	-	-	1.092
Instrumentos financieros derivados	-	-	35	-	-	-	35
Otros activos no corrientes	182	-	-	-	-	15	197
<b>Activos corrientes</b>							
Deudores comerciales	1.196	-	-	-	-	-	1.196
Otros activos corrientes	270	-	-	-	-	361	631
Instrumentos financieros derivados	-	-	135	-	-	-	135
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.744	-	-	-	348	-	2.092
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.541	-	-	-	-	-	1.541

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

## a. Activos y pasivos financieros por categoría continuación

A 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	Pasivos financieros				Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del Balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Pasivos a valor razonable con cambios en la cuenta de resultados	Derivados de cobertura			
<b>Pasivos no corrientes</b>						
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.535	-	-	-	-	4.535
Instrumentos financieros derivados	-	-	66	-	-	66
Otros pasivos a largo plazo	7	-	-	218	-	225
<b>Pasivos corrientes</b>						
Componente corriente de la deuda a largo plazo	587	-	-	-	-	587
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.176	-	-	3.617	-	6.793
Instrumentos financieros derivados	-	-	528	-	-	528

## b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

Los valores razonables de los instrumentos financieros del Grupo se desglosan en niveles jerárquicos en función del carácter de los datos utilizados al determinar los valores razonables del siguiente modo:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados funcionales activos para activos y pasivos idénticos;

Nivel 2: Inputs distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta; y

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 30 de junio de 2014 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total		Total
<b>Activos financieros</b>						
Activos financieros disponibles para la venta	1.028	-	66		<b>1.094</b>	<b>1.094</b>
Derivados <sup>(1)</sup>	-	133	-		<b>133</b>	<b>133</b>
<b>Pasivos financieros</b>						
Préstamos y empréstitos con intereses	451	5.596	-		<b>6.047</b>	<b>5.673</b>
Derivados <sup>(2)</sup>	-	530	-		<b>530</b>	<b>530</b>

<sup>(1)</sup>La parte corriente de activos financieros derivados es de 103 millones de euros.

<sup>(2)</sup>La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 485 millones de euros.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

## b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2013 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	1.070	-	22	1.092	1.092
Derivados <sup>(1)</sup>	-	170	-	170	170
<b>Pasivos financieros</b>					
Préstamos y empréstitos con intereses	465	4.930	-	5.395	5.122
Derivados <sup>(2)</sup>	-	594	-	594	594

<sup>(1)</sup>La parte corriente de activos financieros derivados es de 135 millones de euros.

<sup>(2)</sup>La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 528 millones de euros.

No se produjeron transferencias entre los Niveles 1 y 2 durante el periodo. Las transferencias entre los Niveles 2 y 3 se tratan en la conciliación del Nivel 3.

De los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior, sólo los préstamos y empréstitos con intereses no se miden a valor razonable de manera recurrente.

El valor razonable del efectivo y los depósitos a corto plazo, los deudores comerciales, los acreedores comerciales, los descubiertos bancarios y otros pasivos corrientes se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

El Grupo utilizó los siguientes métodos e hipótesis para el cálculo de la información sobre el valor razonable de instrumentos financieros. No se han producido cambios en los métodos y supuestos utilizados en el periodo:

**Nivel 1**

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en los precios cotizados de mercado en la fecha del balance. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado reales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua.

Los instrumentos incluidos en el Nivel 1 están formados por inversiones en empresas cotizadas de activo clasificado como disponibles para la venta y préstamos con intereses registrados a valor de mercado a 30 de junio de 2014.

**Nivel 2**

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración dan preferencia al uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones de entidades.

Se formalizan operaciones con divisas a plazo y contratos de derivados de combustible con diferentes contrapartes, fundamentalmente instituciones financieras con elevadas calificaciones crediticias. Estos instrumentos se miden al valor de mercado de instrumentos con términos y condiciones similares en la fecha del balance usando modelos de precios futuros. Se considera que el riesgo crediticio de contraparte y propio no es significativo.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 13. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

## b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

El valor razonable de los préstamos y empréstitos con intereses del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado correspondientes al 30 de junio de 2014.

La cobertura de los activos disponibles para la venta adopta la forma de un equity collar. La valoración de este equity collar está basada en un modelo de valoración de Black Scholes, que se fija en el precio al contado de la acción, el precio de ejercicio, la volatilidad del valor y la curva de tipos de interés en euros.

Todas las estimaciones de valor razonable resultantes se incluyen en el Nivel 2, excepto para determinadas inversiones que se explican a continuación y que están clasificadas en el Nivel 3.

## c. Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	30 de junio 2014	31 de diciembre 2013
Saldo inicial	22	29
Ganancias reconocidas en la Cuenta de resultados <sup>(1)</sup>	-	1
Ganancias reconocidas en el Resultado global consolidado <sup>(2)</sup>	47	-
Ventas	-	(2)
Liquidaciones	(4)	(6)
Movimientos por cambio de divisas	1	-
Saldo final del periodo	66	22

<sup>(1)</sup>Incluido en “Abono neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta” en la Cuenta de resultados.

<sup>(2)</sup>Incluido en “Activos financieros disponibles para la venta: Movimientos del patrimonio neto a valor razonable” en el Resultado global consolidado.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, no se produjeron entradas o salidas materiales en las mediciones de valor razonable de Nivel 3.

El valor razonable de los activos financieros de Nivel 3 no puede medirse de forma fiable; por lo tanto, estos activos se reconocen a su coste histórico menos las pérdidas por deterioro acumuladas, con la excepción de la inversión del Grupo en The Airline Group Limited. Esta inversión en esta empresa no cotizada había sido previamente valorada a cero debido a que el valor razonable no podía ser calculado de manera razonable. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, otros accionistas vendieron una participación conjunta del 49,9%, facilitando así una referencia de mercado desde la cual determinar un valor razonable. La inversión permanece clasificada como activos financieros de Nivel 3 debido a que el criterio de valoración aplicado no es observable; en este sentido, el incremento resultante del valor razonable constituye un hecho de naturaleza no recurrente.

## 14. DEUDAS

Millones de euros	30 de junio 2014	31 diciembre 2013
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	125	183
Arrendamientos financieros	476	404
	601	587
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.102	1.169
Arrendamientos financieros	3.970	3.366
	5.072	4.535

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 15. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se adjudicaron 5.899.182 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan*, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de la dirección. No se prevé realizar pagos asociados a la consolidación de los derechos sobre las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones adjudicadas y liquidables mediante instrumentos de patrimonio, se calcula en la fecha de la adjudicación utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones sobre las que se concedieron las opciones. Los datos utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP adjudicadas en el periodo son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción: 35%  
 Vida esperada de las opciones: 3 años  
 Precio medio ponderado de la acción: 4,35 libras esterlinas

El Grupo también realizó adjudicaciones relacionadas con el rendimiento del 2013 a los empleados que cumplían los requisitos en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Incentive Award Deferral Plan*, IADP), a tenor del cual se adjudicaron 2.079.781 acciones condicionadas durante el ejercicio.

*Acciones propias*

La inversión en acciones propias consiste en acciones mantenidas directamente por la Sociedad. Durante el periodo, la Sociedad compró 4.400.000 de acciones. El número de acciones emitidas a empleados durante el periodo alcanzó 13.524.040 como consecuencia de ejercicios de planes de acciones para empleados y consolidaciones de derechos.

## 16. BENEFICIOS Y OBLIGACIONES CON EMPLEADOS

El Grupo opera principalmente dos planes de pensiones capitalizados de prestación definida en el Reino Unido, el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos cerrados para nuevos miembros. No se han producido fluctuaciones de mercado significativas ni cambios en los supuestos en el periodo.

## 17. PROVISIONES DE 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 2014	1.274	101	684	135	<b>2.194</b>
Provisiones registradas durante el periodo	18	13	94	12	<b>137</b>
Utilizadas durante el periodo	(68)	(15)	(45)	(14)	<b>(142)</b>
Reversiones y otros movimientos	(2)	(16)	(16)	(15)	<b>(49)</b>
Actualización de descuento	12	-	4	2	<b>18</b>
Diferencias de cambio	2	1	6	3	<b>12</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2014</b>	<b>1.236</b>	<b>84</b>	<b>727</b>	<b>123</b>	<b>2.170</b>
Desglose:					
Corrientes	149	9	164	79	<b>401</b>
No corrientes	1.087	75	563	44	<b>1.769</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2014

## 18. PASIVOS CONTINGENTES

A 30 de junio de 2014 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. El Grupo es parte en demandas colectivas de terceras partes relacionadas con su tráfico de pasajeros y carga. El Grupo tiene varias defensas para esas demandas aunque no le es posible predecir de manera fiable cual será el resultado de las mismas. Existen por otra parte una serie de demandas judiciales y procesos de carácter regulatorio pendientes, cuyo resultado total no se prevé que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de operaciones.

El Grupo tiene pasivos contingentes que, a 30 de junio de 2014, ascendían a 117 millones de euros (31 de diciembre de 2013: 124 millones de euros).

## 19. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

El Grupo realizó las siguientes transacciones con partes vinculadas en el desarrollo ordinario de su actividad.

Ventas y compras de bienes y servicios:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	27	8
Ventas a accionistas significativos	-	-
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	6	28
Compras a accionistas significativos	-	-

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

Millones de euros	30 de junio de	31 de diciembre de
	2014	2013
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes debidos por empresas asociadas	5	7
Importes debidos por accionistas significativos	-	-
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes debidos a empresas asociadas	7	6
Importes debidos a accionistas significativos	-	-

Durante el periodo finalizado el 30 de junio de 2014 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2013: cero euros).

**Remuneración de Administradores y Alta Dirección**

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo es la siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2014	2013
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	2	4
Retribución del Comité de Dirección	3	1

A 30 de junio de 2014 el Consejo de Administración estaba integrado por 13 miembros (a 30 de junio de 2013: 13 miembros) y el Comité de Dirección estaba comprendido por 8 miembros (a 30 de junio de 2013: 6 miembros).

19. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS continuación

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2014, la compañía realizó aportaciones por 23.000 euros (2013: 13.000 euros).

A 30 de junio de 2014, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 6 millones de euros (2013: 5 millones de euros correspondientes a Consejo de Administración y al Comité de Dirección).

No existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes con Consejeros o ejecutivos del Grupo a 30 de junio de 2014 (2013: cero euros).

20. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

*IAG convierte 20 opciones de A320neo en pedidos en Firme*

El 14 de julio de 2014 IAG ha convertido en pedidos en firme 20 de las 100 opciones de Airbus A320neo anunciadas en agosto de 2013. Estos aviones, que se entregarán en 2018 y 2019, producirán tanto ahorros en costes como beneficios medioambientales. La nueva tecnología y la mejora aerodinámica reducirán el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 15%, así como también aportarán ventajas en términos de reducción de ruido y emisiones de NOx.

*Iberia alcanza un acuerdo con sus representantes sindicales*

El 24 de julio de 2014 Iberia y sus representantes sindicales alcanzaron un nuevo acuerdo sobre el proceso de despido colectivo de pilotos y personal de tierra. Esto podría suponer una reducción de plantilla de hasta 1.427 personas en la aerolínea. Lo anterior forma parte del continuo plan de transformación de Iberia cuyo objetivo es introducir cambios estructurales permanentes en todas las áreas del negocio de la compañía, con el fin de que pueda crecer de forma rentable en el futuro. El personal de tripulación de cabina no se verá afectado por dicho acuerdo.

*Iberia liquidará su operación de derivados financieros sobre la totalidad de su participación en Amadeus*

El 31 de julio de 2014, el Consejo de Administración de IAG aprobó la liquidación de la operación de derivados financieros que Iberia contrató en agosto de 2012 con Nomura International Plc sobre la totalidad de su participación en Amadeus IT Holding, S.A. (Amadeus).

La operación de derivados financieros consistió en un “collar” sobre la totalidad de la participación de Iberia en Amadeus de 33.562.331 acciones ordinarias. La finalidad de la operación fue un ejercicio de gestión de riesgos que permitió a Iberia, por un lado, proteger el valor de la participación mantenida en Amadeus en agosto de 2012 y, por otro, retener una revalorización de hasta un 10% de la misma.

El periodo de liquidación comenzará el 7 de agosto de 2014 y se realizará en 100 tramos idénticos durante un periodo de 100 días hábiles bursátiles.

El beneficio obtenido fortalecerá el perfil de liquidez de Iberia y permitirá disponer de fondos para el Plan de Transformación de la compañía aérea.

*Nuevos aviones de largo radio para iberia*

El 31 de julio de 2014 el Consejo de Administración de IAG aprobó convertir en pedidos en firme ocho opciones de Airbus A350-900 y asegurar ocho aeronaves Airbus A330-200 para Iberia. Estos aviones reemplazarán 16 Airbus de la familia A340 de la flota de largo radio de Iberia y serán entregados entre 2015 y 2020.

Ambos aviones proporcionarán tanto eficiencias en costes como beneficios medioambientales, permitiendo a Iberia reemplazar su flota de largo radio con aviones modernos y eficientes en el consumo de combustible. La nueva tecnología y la mejora aerodinámica reducirán el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> por asiento en un 18%, así como también aportarán ventajas en términos de reducción de ruido y emisiones de NOx. IAG estableció los términos comerciales para los aviones Airbus A350 como parte de la orden de flota de largo radio del Grupo anunciada en abril de 2013. Los ocho Airbus A330 se incorporarán mediante la conversión de las opciones pendientes de la orden anunciada en 2011 o a través de aviones en arrendamiento operativo, dependiendo tanto de los términos financieros como de las condiciones de entrega.

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

### DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 11.1.b DEL REAL DECRETO 1362/2007 DE 19 DE OCTUBRE.

Los consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 31 de julio de 2014, declaran que, según su leal saber y entender, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2014 se han elaborado conforme a los principios de contabilidad aplicables (NIC 34 adoptada por la Unión Europea), presentan la imagen fiel del patrimonio, de los pasivos, de la situación financiera, de los flujos de efectivo y de los resultados de International Consolidated Airlines Group, S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión consolidado resumido ofrece un análisis fiel de la información exigida, también de conformidad con la DTR4.2.7R y la DTR4.2.8R de la *Financial Conduct 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.

31 de julio de 2014

---

Antonio Vázquez Romero  
Presidente

---

Martin Faulkner Broughton  
Vicepresidente

---

William Matthew Walsh  
Consejero Delegado

---

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri  
Director Financiero

---

César Alierta Izuel

---

Patrick Jean Pierre Cescau

---

Denise Patricia Kingsmill

---

James Arthur Lawrence

---

María Fernanda Mejía

---

Marjorie Morris Scardino

---

José Pedro Pérez-Llorca y Rodrigo

---

Kieran Charles Poynter

---

Alberto Terol Esteban

## 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:

### Informe sobre los estados financieros intermedios resumidos consolidados

#### *Introducción*

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 consolidado al 30 de junio de 2014, y la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de flujos de efectivo, el estado de cambios en el patrimonio neto, y las notas explicativas resumidas, todos ellos 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 requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación 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 Conduct Authority del Reino Unido. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### *Alcance de la revisión*

Hemos realizado nuestra revisión limitada 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 realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

#### *Conclusión*

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 2014 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en 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 Conduct Authority del Reino Unido.

#### *Párrafo de énfasis*

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 adjuntos 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 2013. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

#### Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2014 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 2014. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado 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 International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes.

#### Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección 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 Conduct Authority del Reino Unido.

ERNST & YOUNG, S.L.

---

Rafael Páez Martínez

31 de julio de 2014

## FLOTA AÉREA

### Número de aeronaves en servicio en las compañías del Grupo

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Total 30 de junio de 2014	Total 31 de diciembre de 2013	Variaciones desde 31 de diciembre de 2013	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	31	30	61	61	-	-	-
Airbus A320	44	119	163	140	23	72	202
Airbus A321	19	17	36	35	1	5	-
Airbus A330	-	8	8	5	3	-	8
Airbus A340-300	5	-	5	7	(2)	-	-
Airbus A340-600	3	14	17	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	-	-	-	18	34
Airbus A380	6	-	6	3	3	6	7
Boeing 737-400	13	-	13	15	(2)	-	-
Boeing 747-400	48	-	48	51	(3)	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	3	-	-	-
Boeing 767-300	18	-	18	20	(2)	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	2	11	8	3	1	-
Boeing 787	6	-	6	4	2	36	16
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	8	2	10	8	2	1	15
<b>Total del Grupo</b>	<b>260</b>	<b>199</b>	<b>459</b>	<b>431</b>	<b>28</b>	<b>139</b>	<b>282</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 25 aviones (2013: 36) fuera de servicio.