

## ANUNCIO DE RESULTADOS SEMESTRALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 31 de julio de 2015, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del segundo trimestre fue de 530 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 230 millones de euros).
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 11,2% hasta 5.656 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 5,0%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 6,6%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre aumentaron un 3,0%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 12,0%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, aumentaron un 3,2% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes descendieron un 6,9%.
- El beneficio de las operaciones del primer semestre fue de 555 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 230 millones de euros), un aumento del 141%.
- El efectivo se situó en 6.421 millones de euros a 30 de junio de 2015, lo que supone un aumento de 1.477 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2014.
- El apalancamiento financiero ajustado disminuyó 8 puntos porcentuales hasta el 43% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 hasta 1,5 veces.

### Resumen de resultados:

	Semestre finalizado el 30 de junio		
Información financiera en millones de euros	2015	2014	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	9.119	8.177	11,5 %
Total ingresos	10.363	9.289	11,6 %
Beneficio de las operaciones	555	230	141,3 %
Beneficio después de impuestos	332	96	245,8 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	15,8	4,2	11,6pts
Indicadores operativos	2015	2014	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	127.243	120.892	5,3 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,3	78,9	0,4pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,17	6,76	6,1 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3 %
Millones de euros	A 30 de junio de 2015	A 31 de diciembre de 2014	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.421	4.944	29,9 %
Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>	5.463	6.081	(10,2)%
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,5	1,9	(0,4pts)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>	43%	51%	(8pts)

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

<sup>(2)</sup>El apalancamiento financiero ajustado es definido por la deuda neta ajustada, dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado.

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

“Obtuvimos un beneficio de las operaciones de 530 millones de euros en el trimestre, frente al beneficio de las operaciones de 230 millones de euros del mismo periodo del año anterior.

“A tipos de cambio constantes, los ingresos disminuyeron un 1,2%, mientras que los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 6,6%. Los costes unitarios excluyendo el combustible se redujeron un 6,9%, mientras que los costes unitarios de combustible descendieron un 12%.

“Tal y como anunciamos previamente, en el segundo trimestre habría una desaceleración en la mejora del beneficio. Continuamos en la senda para alcanzar nuestros objetivos del año.

“Seguimos eliminando costes del negocio. Los costes unitarios de personal y asociados a proveedores se han reducido a tipos de cambio constantes, y hemos obtenido mejoras en los niveles de productividad.

“En el semestre, alcanzamos un beneficio de las operaciones de 555 millones de euros, frente al beneficio de las operaciones de 230 millones de euros del mismo periodo del año anterior”.

## **Perspectivas de negocio**

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio nuestras perspectivas de negocio se mantienen sin variación. IAG espera obtener en 2015 un beneficio de las operaciones superior a 2.200 millones de euros.

### **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 2014; 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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Incr./ (dism.)
	2015	2014	
Ingresos de pasaje	9.119	8.177	11,5 %
Ingresos de carga	505	488	3,5 %
Otros ingresos	739	624	18,4 %
<b>Total ingresos</b>	<b>10.363</b>	<b>9.289</b>	<b>11,6 %</b>
Gastos de personal	2.328	2.096	11,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.033	2.898	4,7 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.061	982	8,0 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	827	734	12,7 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	700	606	15,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	466	486	(4,1)%
Gastos comerciales	459	437	5,0 %
Depreciación, amortización y deterioro	620	571	8,6 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	305	260	17,3 %
Diferencias de tipo de cambio	9	(11)	(181,8)%
Gastos totales de las operaciones	9.808	9.059	8,3 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>555</b>	<b>230</b>	<b>141,3 %</b>
Gastos no operativos netos	(143)	(75)	90,7%
Beneficio antes de impuestos	412	155	165,8 %
Impuestos	(80)	(59)	35,6 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>332</b>	<b>96</b>	<b>245,8 %</b>

  

Indicadores operativos	2015	2014	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	127.243	120.892	5,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	100.875	95.331	5,8 %
Coefficiente de ocupación (%)	79,3	78,9	0,4pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	2.607	2.692	(3,2)%
Cifras de pasajeros (miles)	38.638	35.480	8,9 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	432	441	(2,0)%
Despegues	300.947	283.517	6,1 %
Horas bloque (horas)	860.439	819.466	5,0 %
Plantilla media equivalente	58.958	59.140	(0,3)%
Aviones en servicio	472	459	2,8 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,04	8,58	5,4 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,17	6,76	6,1 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,37	18,13	6,8 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,40	(0,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,71	7,49	2,9 %

No hubo partidas excepcionales en los semestres finalizados el 30 de junio de 2015 y 2014.

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	2015	2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.003	4.513	10,9 %
Ingresos de carga	259	238	8,8 %
Otros ingresos	394	335	17,6 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.656</b>	<b>5.086</b>	<b>11,2 %</b>
Gastos de personal	1.204	1.078	11,7 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.644	1.510	8,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	550	530	3,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	465	399	16,5 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	366	299	22,4 %
Propiedad, TI y otros gastos	227	255	(11,0)%
Gastos comerciales	232	224	3,6 %
Depreciación, amortización y deterioro	314	293	7,2 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	161	134	20,1 %
Diferencias de tipo de cambio	(37)	(16)	131,3 %
Gastos totales de las operaciones	5.126	4.706	8,9 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>530</b>	<b>380</b>	<b>39,5 %</b>
Gastos no operativos netos	(81)	(22)	268,2%
Beneficio antes de impuestos	449	358	25,4 %
Impuestos	(91)	(78)	16,7 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>358</b>	<b>280</b>	<b>27,9 %</b>

  

Indicadores operativos	2015	2014	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	68.138	64.576	5,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	54.977	52.111	5,5 %
Coeficiente de ocupación (%)	80,7	80,7	0pt
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.293	1.321	(2,1)%
Cifras de pasajeros (miles)	21.960	20.196	8,7 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	214	217	(1,4)%
Despegues	165.779	156.045	6,2 %
Horas bloque (horas)	468.935	443.369	5,8 %
Plantilla media equivalente	59.859	59.893	(0,1)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,10	8,66	5,1 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,34	6,99	5,0 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	20,03	18,02	11,2 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,41	2,34	3,0 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,11	4,95	3,2 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,52	7,29	3,2 %

## Comentario general sobre el beneficio de las operaciones del segundo trimestre

El beneficio de las operaciones de IAG durante el trimestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 530 millones de euros, una mejora de 150 millones de euros con respecto al mismo trimestre del año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 453 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 332 millones de euros), Iberia registró un beneficio de 51 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones 16 millones de euros) y Vueling registró un beneficio de 24 millones de euros (2014: beneficio de las operaciones de 30 millones de euros) con una capacidad adicional de 13,9%.

### Análisis financiero del semestre:

#### *Desarrollo estratégico*

El 26 de mayo de 2015, IAG y los consejeros independientes de Aer Lingus Group plc (“Aer Lingus”) llegaron a un acuerdo sobre los términos de una oferta recomendada en efectivo por la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus realizada por AERL Holding, una filial íntegramente participada por IAG, la oferta consiste en 2,55 euros por cada acción de Aer Lingus, que incluye un pago en efectivo de €2,50 por acción de Aer Lingus y el pago de un dividendo en efectivo de €0,05 por acción de Aer Lingus (pagado por Aer Lingus el 29 de mayo de 2015 a los accionistas de Aer Lingus que figuraban en el registro de partícipes el 1 de mayo de 2015). La transacción valora la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus en aproximadamente 1.400 millones de euros. La oferta, que se ha extendido hasta el 18 de agosto de 2015, está sujeta a términos y condiciones que aun no han sido satisfechos, los cuales están establecidos en el Apéndice I del documento de la oferta ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), en particular la aceptación de la oferta habiendo sido recibida con respecto a las acciones de Aer Lingus en poder del grupo Ryanair.

#### *Entorno operativo y de mercado*

El semestre se caracterizó por el abaratamiento de los combustibles, aunque esto se contrarrestó parcialmente con el efecto adverso de los tipos de cambio. La mejora de la libra esterlina frente al euro generó beneficios por diferencias de tipo de cambio para el Grupo, que de nuevo se contrarrestaron parcialmente por el fortalecimiento del dólar estadounidense.

Los ingresos en nuestros mercados domésticos, latinoamericano y de Asia Pacífico aumentaron de un 3% a un 4% a tipos de cambio constantes, sobre un aumento de la capacidad de cerca del 8%. El mercado latinoamericano se ha visto impactado por la debilidad de Brasil y Venezuela. Los ingresos en nuestros mercados Europeos crecieron un 8% a tipos de cambio constantes, con un aumento de la capacidad del Grupo del 13%, parte a través de la mayor densidad de plazas, pero reflejando también la capacidad adicional de nuestras aerolíneas de bajo coste, Iberia Express y Vueling. La capacidad en la región de Africa, Oriente Medio y el Sur de Asia se redujo un 4% pero los ingresos bajaron aún más debido al impacto de las rutas relacionadas con el petróleo. En el Atlántico Norte, los ingresos unitarios de pasaje se mantuvieron relativamente planos durante los seis meses, con un descenso del 1%.

#### *Capacidad*

La capacidad total (AKO) de IAG aumentó un 5,3% en los seis primeros meses del año y el volumen de tráfico creció un 5,8%, lo que incrementó el coeficiente de ocupación hasta el 79,3%. Este aumento de la capacidad refleja el crecimiento de Vueling, la reapertura de rutas en Iberia y la mayor densidad de plazas en las rutas de corto radio de British Airways.

#### *Ingresos*

Los ingresos de pasaje aumentaron un 11,5% comparado con el primer semestre del año anterior, registrándose un efecto cambiario positivo de aproximadamente 10,4 puntos. Los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 3,8% a tipos de cambio constantes debido al descenso del *yield*. El *yield* sufrió el efecto del crecimiento en Vueling e Iberia. El *yield* de British Airways descendió debido a la debilidad de las rutas relacionadas con el petróleo y una aumento de la capacidad de los competidores en rutas transatlánticas, además del impacto de la desviación de los tipos de cambio. En general, el Grupo mantuvo sus volúmenes en el primer semestre de 2015 con un aumento en el coeficiente de ocupación de 0,4 puntos.

Los ingresos de carga del periodo descendieron un 8,0% a tipos de cambio constantes, reflejando la reducción del programa de aviones cargueros. Los resultados del negocio de carga mejoraron, con coeficientes de ocupación de carga planos, un mix positivo que compensó parcialmente las presiones sobre los precios de mercado y un efecto favorable derivado de la sólida gestión de costes.

La partida de Otros ingresos incrementó un 6,3% a tipos de cambio constantes. Este crecimiento incluye un efecto positivo de 50 millones de euros relacionado con el momento en que se reconocieron los ingresos de Avios. Los ingresos subyacentes aumentaron a través de una mayor actividad de los clientes de BA Holidays y del programa de

fidelización de clientes Avios, parcialmente compensado por el descenso de la actividad de mantenimiento a terceros durante el periodo.

#### *Gastos*

Los gastos unitarios de personal mejoraron un 3,5% a tipos de cambio constantes. El número medio de empleados se redujo un 0,3% y la productividad aumentó un 5,6%, registrándose mejoras en cada aerolínea.

Los gastos de combustible disminuyeron un 6,8% a tipos de cambio constantes por el descenso de los precios medios del combustible, después de coberturas. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, la mejora fue del 11,7%, debido a aviones más eficientes y a una mejora de los procedimientos operativos.

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación descendieron un 1,8% a tipos de cambio constantes, beneficiándose de la mejora en las operaciones, lo que redujo los gastos relacionados con interrupciones del servicio, incluidas las indemnizaciones y los gastos de equipaje. Estas mejoras se compensaron parcialmente con el incremento de los gastos debido a un mayor número de pasajeros transportados, el aumento de los precios por la inflación y la actividad de BA Holidays.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 6,4%, excluyendo los efectos cambiarios negativos. Este incremento refleja el aumento de las tasas aeroportuarias y de los volúmenes, con un crecimiento de los AKO del 5,3% y un aumento de los segmentos volados del 6,1%.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota no registraron variaciones significativas a tipos de cambio constantes. Los aumentos derivados de los volúmenes y los precios se compensaron con el descenso de los vuelos de carga en IAG Cargo y con el descenso de la actividad de mantenimiento a terceros.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos disminuyeron; la mitad de este descenso se debió a mejoras en los costes incluyendo iniciativas en TI y el resto del descenso a beneficios no recurrentes.

Los gastos de venta descendieron un 3,9% excluyendo efectos cambiarios adversos, debido a las fechas de las promociones y a unos términos más favorables en los contratos con proveedores. La reducción de los costes de venta se compensó parcialmente con el incremento de los volúmenes derivado del aumento de los pasajeros transportados durante el periodo.

Los gastos de propiedad aumentaron un 1,6% a tipos de cambio constantes. A 30 de junio de 2015, el Grupo contaba con 472 aviones, 13 más que a 30 de junio de 2014. Este incremento de aviones se debe principalmente a 22 nuevos Airbus A320, a la vez que se retiran los Boeing 737-400.

A tipos de cambio constantes, los gastos unitarios excluido el combustible descendieron un 4,9%, con efectos positivos derivados de la reducción del programa de aviones cargueros y a una mayor densidad de plazas en British Airways. Los costes unitarios excluido el combustible mejoraron en British Airways e Iberia, mientras que en Vueling su evolución fue plana.

#### *Comentario general sobre el beneficio de las operaciones*

El beneficio de las operaciones de IAG durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 555 millones de euros, una mejora de 325 millones de euros con respecto al año anterior. British Airways consiguió un beneficio de 570 millones de euros (2014: 327 millones de euros), Iberia registró unas pérdidas de 4 millones de euros (2014: 95 millones de euros) y Vueling registró unas pérdidas de 5 millones de euros (2014: 0 millones de euros).

#### *Partidas excepcionales*

No se registraron partidas excepcionales en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2015 y de 2014.

#### *Partidas no operativas*

Los costes no operativos netos se situaron en 143 millones de euros en el semestre, frente a los 75 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Este incremento se debió a los "Cargos netos por conversión de moneda extranjera" derivados de la depreciación del euro frente al dólar estadounidense y a los costes de financiación adicionales relacionados principalmente con el cambio a la divisa funcional, por la depreciación del euro frente a la libra esterlina.

#### *Impuestos*

El cargo fiscal del semestre finalizado el 30 de junio de 2015 es de 80 millones de euros (2014: cargo de 59 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 19%.

### *Beneficio después de impuestos*

El beneficio después de impuestos del semestre finalizado el 30 de junio de 2015 fue de 332 millones de euros (2014: 96 millones de euros).

### *Tipos de cambio*

En el semestre finalizado el 30 de junio de 2015, la conversión de British Airways de libras esterlinas a la divisa de presentación de la información financiera, el euro, afectó a los resultados presentados. El impacto neto sobre el beneficio de las operaciones fue favorable, de 73 millones de euros, con un incremento de los ingresos de 814 millones de euros y un aumento de los costes de 741 millones de euros, debido al debilitamiento del euro frente a la libra esterlina del 10,3%.

El efecto transaccional de los tipos de cambio en todo el Grupo fue de 167 millones de euros favorable para los ingresos y de 194 millones de euros desfavorable para los gastos, con un impacto adverso neto de 27 millones de euros.

El beneficio neto de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones fue de 46 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2015.

### *Efectivo*

La posición de efectivo del Grupo al cierre del periodo era de 6.421 millones de euros, lo que supone un incremento de 1.477 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2014. La posición de efectivo de British Airways era de 3.730 millones de euros, la de Iberia de 1.118 millones de euros, la de Vueling de 829 millones de euros y la de la sociedad matriz y las restantes sociedades del Grupo de 744 millones de euros.

Comparado con el 31 de diciembre de 2014, la deuda neta ajustada del Grupo se redujo en 618 millones de euros hasta 5.463 millones de euros, y el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,4 puntos. El apalancamiento ajustado mejoró ocho puntos.

### *Principales riesgos e incertidumbres*

Durante el periodo seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, detallados en las páginas 87 a 93 del Informe y Cuentas Anuales a 31 de diciembre de 2014, siguen siendo relevantes para los próximos seis meses del año.

### *Otros hechos destacables*

El 26 de enero de 2015, Iberia anunció que tiene previsto iniciar servicios a las ciudades de Cali y Medellín, en Colombia, a principios del mes de julio. Iberia destacó que esto ha sido posible gracias a la reestructuración acometida por la compañía que le ha permitido alcanzar una base de costes competitiva.

Iberia y su filial Iberia Express fueron las aerolíneas más puntuales del mundo en el mes de enero, de acuerdo al último ranking de FlightStats. Iberia lideró las compañías de red con el 92,72% de sus vuelos operando de acuerdo al itinerario programado, mientras que Iberia Express registró un índice de puntualidad de 96,34%, el más alto entre las aerolíneas de bajo coste. El desempeño operacional de la compañía ha sido un aspecto clave de su reestructuración.

British Airways ha cambiado su programa de fidelización "On Business" para pequeñas y medianas empresas, y ahora incorpora también a Iberia y American Airlines. La nueva asociación permitirá a los miembros de "On Business" beneficiarse de la acumulación y gasto en las tres aerolíneas bajo un mismo programa.

Vueling se ha convertido la primera aerolínea en ofrecer el servicio de autofacturación de maletas en su hub en Barcelona, también como parte de un acuerdo de comercialización, Vueling a comenzado a instalar tomas de corriente en los asientos preferenciales de su flota.

El 4 de marzo de 2015, Iberia anunció que había llegado a un acuerdo con Airbus para adelantar la llegada 8 aviones Airbus A330-200 que IAG ordenó el año pasado para reemplazar los Airbus A340-300 de la flota de la aerolínea. Los nuevos aviones se recibirán entre noviembre de 2015 y diciembre de 2016, lo que supone un adelanto en las fechas de entrega de hasta 14 meses sobre las previsiones iniciales.

El 19 de marzo de 2015, Vueling firmó un acuerdo con American Airlines para alimentar los vuelos de largo radio de la compañía desde Estados Unidos en los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Roma-Fiumicino.

El 29 de marzo de 2015, British Airways inició las operaciones del Airbus A380 entre San Francisco y el aeropuerto de Heathrow en Londres. Esto supone un incremento de 6.000 asientos al mes entre ambas ciudades.

En abril de 2015, IAG recibió los cinco primeros Airbus A320 estandarizados que se integraron en la flota de Vueling. Estos aviones forman parte del plan de armonización de IAG cuyo objetivo es reducir costes a través de la estandarización de la flota Airbus A320 a nivel de Grupo.

El 13 de mayo de 2015, Iberia anunció que había ganado 17 de las 21 licencias de handling de rampa a las que se presentó dentro del concurso convocado por Aena, lo que le permite mantener su posición como líder en el sector de handling aeroportuario en España. La aerolínea destacó que los acuerdos con todos sus colectivos para mejorar los costes y la productividad han permitido a la compañía lograr estos resultados.

El 27 de mayo de 2015, British Airways inició vuelos diarios a Kuala Lumpur operados con aviones Boeing 777-200ER, que ofrecen cuatro clases. La aerolínea también anunció dos nuevas rutas desde Heathrow para la temporada de invierno. El próximo 25 de octubre iniciará vuelos a Reikjavik mientras que los servicios a Salzburgo comenzarán el 5 de diciembre de 2015.

El 1 de junio de 2015, Iberia reinició sus operaciones a La Habana. La aerolínea ofrece cinco vuelos semanales entre Madrid y la capital de Cuba, operados con los aviones Airbus A330 que cuentan con las nuevas cabinas de largo radio. Estos nuevos servicios tienen como objetivo fortalecer aún más la posición de liderazgo de Iberia en las rutas entre Europa y Latinoamérica.

El 9 de junio de 2015 Vueling anunció su incorporación a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). La aerolínea se beneficiará de menores costes en las transacciones que realice con el resto de las compañías áreas que forman parte de esta organización.

El 17 de junio de 2015, los consejeros delegados de IAG, Air France-KLM, EasyJet, Lufthansa Group y Ryanair anunciaron que habían acordado trabajar en conjunto para desarrollar una estrategia para la aviación europea que contribuirá al crecimiento y creación de empleos en Europa, fortalecerá el sector a nivel regional y proveerá más opciones y precios competitivos a los pasajeros europeos. Esta iniciativa se ha puesto en marcha en respuesta al proceso de consulta que lleva a cabo la comisaria de transporte de la Unión Europea, Violeta Bulc.

#### *Objetivos*

Nuestra misión es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional. 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 2015 - 30 de junio de 2015

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

Millones de euros	2015	2014
Ingresos de pasaje	9.119	8.177
Ingresos de carga	505	488
Otros ingresos	739	624
<b>Total ingresos</b>	<b>10.363</b>	<b>9.289</b>
Gastos de personal	2.328	2.096
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.033	2.898
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.061	982
Tasas de aterrizaje y de navegación	827	734
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	700	606
Propiedad, TI y otros gastos	466	486
Gastos comerciales	459	437
Depreciación, amortización y deterioro	620	571
Gastos de arrendamiento operativo de flota	305	260
Diferencias de tipo de cambio	9	(11)
Gastos totales de las operaciones	9.808	9.059
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>555</b>	<b>230</b>
Gastos financieros	(141)	(117)
Ingresos financieros	19	13
Cargos netos por conversión de moneda extranjera	(29)	(1)
Beneficio de derivados no clasificados como de cobertura	15	17
Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	2	9
Participación en beneficios después de impuestos de empresas asociadas	-	1
(Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(3)	4
Cargo financiero neto correspondiente a pensiones	(6)	(1)
Beneficio antes de impuestos	412	155
Impuestos	(80)	(59)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>332</b>	<b>96</b>
Atribuible a:		
Accionistas de la matriz	322	86
Socios externos	10	10
	<b>332</b>	<b>96</b>
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	15,8	4,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	15,4	4,2

## ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	222	103
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	608	1
Activos financieros disponibles para la venta:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(2)	30
Reclasificados y registrados en beneficio neto	(5)	(9)
Diferencias de cambio	298	149
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(152)	-
Otro resultado global total reconocido del periodo, neto de impuestos	969	274
Beneficio después de impuestos del periodo	332	96
<b>Resultado total reconocido del periodo</b>	<b>1.301</b>	<b>370</b>
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	1.291	360
Socios externos	10	10
	<b>1.301</b>	<b>370</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 de 2015	31 de diciembre de 2014
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	12.706	11.784
Inmovilizado inmaterial	2.582	2.438
Inversiones en empresas asociadas	31	27
Activos financieros disponibles para la venta	88	84
Activos derivados de retribuciones a empleados	834	855
Instrumentos financieros derivados	88	80
Activos por impuesto diferido	723	769
Otros activos no corrientes	213	188
	<b>17.265</b>	<b>16.225</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	5	18
Existencias	481	424
Deudores comerciales	1.703	1.252
Otros activos corrientes	1.038	611
Instrumentos financieros derivados	204	178
Otros depósitos remunerados a corto plazo	4.197	3.416
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.224	1.528
	<b>9.852</b>	<b>7.427</b>
<b>Total activo</b>	<b>27.117</b>	<b>23.652</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	1.020	1.020
Prima de emisión	5.867	5.867
Acciones propias	(21)	(6)
Otras reservas	(2.091)	(3.396)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>4.775</b>	<b>3.485</b>
Socios externos	307	308
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>5.082</b>	<b>3.793</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.272	5.904
Obligaciones de retribuciones a empleados	1.197	1.324
Pasivo por impuesto diferido	457	278
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	2.044	1.967
Instrumentos financieros derivados	171	359
Otros pasivos a largo plazo	245	226
	<b>10.386</b>	<b>10.058</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	844	713
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.808	3.281
Ingresos diferidos por venta de billetes	5.760	3.933
Instrumentos financieros derivados	788	1.313
Impuesto corriente por pagar	36	57
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	413	504
	<b>11.649</b>	<b>9.801</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>22.035</b>	<b>19.859</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>27.117</b>	<b>23.652</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
Beneficio de las operaciones	555	230
Depreciación, amortización y deterioro	620	571
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	907	1.109
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(484)	(121)
Costes de servicio de planes de pensiones	127	100
Intereses pagados	(97)	(74)
Impuestos	(37)	3
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas</b>	<b>1.591</b>	<b>1.818</b>
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	-	(5)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>1.591</b>	<b>1.813</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(606)	(1.332)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	103	233
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones	6	16
Intereses percibidos	23	18
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	(483)	(900)
Dividendos percibidos	1	-
Otros movimientos de inversión	3	9
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(953)</b>	<b>(1.956)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	325	726
Amortización de préstamos	(72)	(172)
Amortización de arrendamientos financieros	(288)	(147)
Adquisición de acciones propias	(20)	(23)
Dividendo de una subsidiaria a los socios externos	(1)	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(10)	(10)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>(66)</b>	<b>374</b>
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	572	231
Diferencias netas por cambio de divisa	124	51
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.528	1.541
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>2.224</b>	<b>1.823</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	<b>4.197</b>	<b>3.081</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>6.421</b>	<b>4.904</b>

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre terminado el 30 de junio de 2015

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 2015	1.020	5.867	(6)	(3.396)	<b>3.485</b>	308	<b>3.793</b>
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	1.291	<b>1.291</b>	10	<b>1.301</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	17	<b>17</b>	-	<b>17</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	5	(3)	<b>2</b>	-	<b>2</b>
Adquisición de acciones propias	-	-	(20)	-	<b>(20)</b>	-	<b>(20)</b>
Dividendo de una subsidiaria	-	-	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	<b>(10)</b>
<b>A 30 de junio de 2015</b>	<b>1.020</b>	<b>5.867</b>	<b>(21)</b>	<b>(2.091)</b>	<b>4.775</b>	<b>307</b>	<b>5.082</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye una pérdida acumulada de 50 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 1.999 millones de euros).

Para el semestre terminado 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)	3.909	307	4.216
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	360	360	10	370
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	16	16	-	16
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	57	(56)	1	-	1
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	(23)	-	(23)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(10)	(10)
<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).

## NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

### 1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”) es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 8 de abril de 2010. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, “British Airways” e “Iberia” respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. (“Vueling”) fue adquirida el 26 de abril de 2013.

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).

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados fueron formulados conforme a la NIC 34 y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 30 de julio de 2015. 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 intermedios 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 2014, excepto como se describe en la nota 2. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 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. 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 2015:

CINIIF 21 “Gravámenes”; efectiva para periodos que comiencen en o después del 17 de junio de 2014. La CINIIF 21 aclara que una entidad debe contabilizar un pasivo por un gravamen cuando ocurre la actividad que da lugar al pago, con arreglo a lo establecido en la legislación. Para los gravámenes que nacen cuando se alcance un umbral mínimo, la interpretación aclara que no se debe reconocer ningún pasivo antes de que se alcance el umbral mínimo especificado. Para la CINIIF 21, se deberá proceder a su aplicación retroactiva. La aplicación de esta norma no tiene impacto en el resultado neto del Grupo o el activo neto.

### 3. 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.

### 4. 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 (2014: tres) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways, Iberia y Vueling.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

a. Segmentos de negocio continuación

Semestre finalizado el 30 de junio de 2015

Millones de euros	2015				Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Otras empresas del Grupo	
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	7.536	2.041	786	-	<b>10.363</b>
Ingresos entre segmentos	16	175	-	69	<b>260</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>7.552</b>	<b>2.216</b>	<b>786</b>	<b>69</b>	<b>10.623</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(523)	(88)	(6)	(3)	<b>(620)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones</b>	<b>570</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>555</b>
Gastos no operativos netos					<b>(143)</b>
<b>Beneficios antes de impuestos</b>					<b>412</b>

Semestre finalizado el 30 de junio de 2014

Millones de euros	2014				Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Otras empresas del Grupo	
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	6.738	1.859	692	-	9.289
Ingresos entre segmentos	18	110	1	52	181
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>6.756</b>	<b>1.969</b>	<b>693</b>	<b>52</b>	<b>9.470</b>
Depreciación y amortización	(488)	(76)	(5)	(2)	(571)
<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					(75)
<b>Beneficios antes de impuestos</b>					<b>155</b>

b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
Reino Unido	<b>3.826</b>	3.239
España	<b>1.577</b>	1.420
EE.UU.	<b>1.582</b>	1.365
Resto del mundo	<b>3.378</b>	3.265
	<b>10.363</b>	9.289



**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

4. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

b. Desglose geográfico continuación

**Activos por área**

A 30 de junio de 2015

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	10.999	1.329
España	1.675	1.213
EE.UU.	26	14
Resto del mundo	6	26
<b>Total</b>	<b>12.706</b>	<b>2.582</b>

A 31 de diciembre de 2014

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	10.131	1.184
España	1.624	1.218
EE.UU.	24	12
Resto del mundo	5	24
<b>Total</b>	<b>11.784</b>	<b>2.438</b>

5. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(132)	(101)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(11)	(18)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	1	1
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	1
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(141)</b>	<b>(117)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	19	13
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>19</b>	<b>13</b>
<b>Cargo neto correspondiente a pensiones</b>		
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(6)	(1)
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(6)	(1)

6. IMPUESTOS

El cargo fiscal para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015 es de 80 millones de euros (2014: cargo de 59 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo es del 19%.

Tras el reciente anuncio de los presupuestos del Reino Unido, se aprobarán leyes en la segunda mitad del año que reducirán el tipo impositivo del impuesto de sociedades británico hasta el 19% a partir del 1 de abril de 2017, y hasta el 18% a partir del 1 de abril de 2020. Se prevé que el efecto de la reducción del tipo del impuesto de sociedades sea un crédito fiscal diferido de 86 millones de euros en la cuenta de resultados y un cargo fiscal diferido de 6 millones de euros en reservas.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

7. BENEFICIOS POR ACCIÓN

El número de acciones emitidas a 30 de junio de 2015 y 2014 asciende a 2.040.078.523 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,50 euros por acción.

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	2.039	2.034
Número medio ponderado de acciones a efectos de los beneficios diluidos por acción	2.161	2.068

Céntimos de €	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2015	2014
Beneficio básico por acción	15,8	4,2
Beneficio diluido por acción	15,4	4,2

8. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración propone que no se pague ningún dividendo con cargo al semestre finalizado el 30 de junio de 2015 (30 de junio de 2014: cero).

9. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2015	11.784	2.438
Altas	575	69
Bajas	(102)	(31)
Reclasificaciones	(11)	11
Depreciación, amortización y deterioro	(591)	(29)
Movimientos por cambio de divisas	1.051	124
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2015</b>	<b>12.706</b>	<b>2.582</b>

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
Valor neto contable a 30 de junio de 2014	11.192	2.276

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado pero no previsto en las cuentas asciende a 9.438 millones de euros (31 de diciembre de 2014: 9.027 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 las variaciones de los tipos de cambio.

10. 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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2015, no se han detectado indicios de que el valor contable pudiera ser superior al importe recuperable.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

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

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 5 millones de euros corresponden a cinco motores de Boeing 737. Estos motores 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 2015.

A 31 de diciembre de 2014 los activos no corrientes mantenidos para la venta de 18 millones de euros incluían 11 millones de euros correspondientes a la participación residual del 0,075% en Amadeus, que representaban un periodo de liquidación pendiente de un día, y 7 millones de euros, que representaban seis motores de Boeing 737. Estos activos se incluyen en los segmentos operativos de Iberia y British Airways respectivamente.

Se vendieron activos mantenidos para la venta con un valor neto contable de 13 millones de euros en el semestre finalizado el 30 de junio de 2015, de los cuales 11 millones de euros corresponden a la venta de la participación residual del 0,075% en Amadeus, que representa un periodo de liquidación pendiente de un día resultando en un beneficio de 1 millón de euros en la venta; y 2 millones de euros correspondientes a la venta de un motor de Boeing 737, resultando en una pérdida de 1 millón de euros en la venta.

12. **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 2015 y 31 de diciembre de 2014 por tipo y clasificación a efectos de medición:

**A 30 de junio de 2015**

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y partidas por cobrar	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos no financieros	
<b>Activos no corrientes</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	88	-	<b>88</b>
Instrumentos financieros derivados	-	88	-	-	<b>88</b>
Otros activos no corrientes	190	-	-	23	<b>213</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.703	-	-	-	<b>1.703</b>
Otros activos corrientes	359	-	-	679	<b>1.038</b>
Instrumentos financieros derivados	-	204	-	-	<b>204</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo <sup>(1)</sup>	4.197	-	-	-	<b>4.197</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.224	-	-	-	<b>2.224</b>

<sup>(1)</sup> En "Otros depósitos remunerados a corto plazo" se incluyen 6 millones de euros que representan aproximadamente a 1.700 millones de bolívares mantenidos en Venezuela y valorados al tipo SIMADI.

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	6.272	-	-	<b>6.272</b>
Instrumentos financieros derivados	-	171	-	<b>171</b>
Otros pasivos a largo plazo	8	-	237	<b>245</b>
<b>Pasivos corrientes</b>				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	844	-	-	<b>844</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.424	-	384	<b>3.808</b>
Instrumentos financieros derivados	-	788	-	<b>788</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

a. Activos y pasivos financieros por categoría continuación

A 31 de diciembre de 2014

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y partidas por cobrar	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos no financieros	
<b>Activos no corrientes</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	84	-	84
Instrumentos financieros derivados	-	80	-	-	80
Otros activos no corrientes	167	-	-	21	188
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.252	-	-	-	1.252
Otros activos corrientes	244	-	-	367	611
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	11	7	18
Instrumentos financieros derivados	-	178	-	-	178
Otros depósitos remunerados a corto plazo <sup>(1)</sup>	3.416	-	-	-	3.416
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.528	-	-	-	1.528

<sup>(1)</sup> En "Otros depósitos remunerados a corto plazo" se incluyen 18 millones de euros que representan aproximadamente a 1.700 millones de bolívares mantenidos en Venezuela y valorados al tipo SICAD II.

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.904	-	-	5.904
Instrumentos financieros derivados	-	359	-	359
Otros pasivos a largo plazo	7	-	219	226
<b>Pasivos corrientes</b>				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	713	-	-	713
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.017	-	264	3.281
Instrumentos financieros derivados	-	1.313	-	1.313

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. 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.

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

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

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

El Grupo utilizó los siguientes métodos e hipótesis para el cálculo de la información sobre el valor razonable de instrumentos financieros:

Los instrumentos incluidos en el Nivel 1 están formados por inversiones en empresas cotizadas clasificadas como disponibles para la venta y deudas financieras remuneradas registradas a valor de mercado en la fecha del balance.

Los instrumentos incluidos en el Nivel 2 incluyen derivados y deudas financieras remuneradas.

Se formalizan operaciones de 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.

A 31 de diciembre de 2014, el Nivel 2 también incluía una cobertura del activo disponible para la venta que adoptaba la forma de un *equity collar*. La valoración de este *equity collar* estaba basada en un modelo de valoración de Black Scholes que se fijaba 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.

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha del balance.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 30 de junio de 2015 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	17	-	71	88	88
Derivados <sup>(1)</sup>	-	292	-	292	292
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	1.088	6.776	-	7.864	7.116
Derivados <sup>(2)</sup>	-	959	-	959	959

<sup>(1)</sup> La parte corriente de activos financieros derivados es de 204 millones de euros.

<sup>(2)</sup> La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 788 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2014

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	19	-	65	84	84
Derivados <sup>(1)</sup>	-	258	-	258	258
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	892	6.256	-	7.148	6.617
Derivados <sup>(2)</sup>	-	1.672	-	1.672	1.672

<sup>(1)</sup> La parte corriente de activos financieros derivados es de 178 millones de euros.

<sup>(2)</sup> La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 1.313 millones de euros.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros continuación

No se produjeron transferencias entre los niveles de la jerarquía del valor razonable durante el periodo.

De los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior, sólo deudas financieras remuneradas no se miden a valor razonable de manera recurrente.

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 de 2015	31 de diciembre de 2014
Saldo inicial del ejercicio	65	22
Ganancias reconocidas en la Cuenta de resultados <sup>(1)</sup>	-	1
Ganancias reconocidas en el Resultado global <sup>(2)</sup>	-	48
Liquidaciones	-	(7)
Movimientos por cambio de divisas	6	1
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>71</b>	<b>65</b>

<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 Estado de resultado global consolidado.

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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre 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 activo financiero de Nivel 3 debido a que el criterio de valoración aplicado no es observable; en este sentido, el incremento resultante del valor razonable del periodo anterior constituye un hecho de naturaleza no recurrente.

13. DEUDAS

Millones de euros	30 de junio de 2015	31 de diciembre de 2014
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	190	164
Arrendamientos financieros	654	549
	<b>844</b>	<b>713</b>
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.378	1.069
Arrendamientos financieros	4.894	4.835
	<b>6.272</b>	<b>5.904</b>

En mayo de 2015, el Grupo realizó una emisión de bonos por importe de 125 millones de euros; 70 millones de euros con un cupón del 3,5% pagadero en 2022, y 55 millones de euros con un cupón del 3,75% pagadero en 2027.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

14. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el periodo se concedieron 4.499.086 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan, PSP*) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. No se prevé realizar pagos hasta la consolidación de los derechos sobre las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones sobre las que se concedieron las opciones. Los datos utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el periodo son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción: 30%  
Vida esperada de las opciones: 3 años  
Precio medio ponderado de la acción: 5,50 libras esterlinas

El Grupo también realizó adjudicaciones relacionadas con el rendimiento del 2014 a los empleados que cumplían los requisitos en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Incentive Award Deferral Plan, IADP*), durante el ejercicio, a tenor del cual se adjudicaron 1.918.319 acciones condicionadas durante el periodo.

IAG acordó poner en marcha un programa de recompra de acciones por el que se procederá a comprar los títulos en la Bolsa de Londres. El programa comenzará el 1 de julio de 2015 y tendrá como fecha límite el 30 de abril de 2016. Se entregarán a la Compañía un máximo de 22.000.000 de acciones.

15. OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

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 a nuevos partícipes.

Millones de euros	30 de junio de 2015			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	10.240	18.586	484	<b>29.310</b>
Valor actual de los pasivos de planes	(8.907)	(19.357)	(891)	<b>(29.155)</b>
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.333	(771)	(407)	<b>155</b>
Efecto del techo de activos	(505)	-	-	<b>(505)</b>
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(13)	<b>(13)</b>
30 de junio de 2015	828	(771)	(420)	<b>(363)</b>

Representado por:

Activos afectos a los planes	<b>834</b>
Obligaciones de retribuciones a empleados	<b>(1.197)</b>
	<b>(363)</b>

Millones de euros	31 de diciembre de 2014			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	9.542	16.201	424	26.167
Valor actual de los pasivos del plan	(8.191)	(17.134)	(795)	(26.120)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.351	(933)	(371)	47
Efecto del techo de activos	(502)	-	-	(502)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(14)	(14)
31 de diciembre de 2014	849	(933)	(385)	(469)

Representado por:

Activos afectos a los planes	855
Obligaciones de retribuciones a empleados	(1.324)
	(469)

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2015

15. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS continuación

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones actuariales fueron las siguientes:

Porcentaje anual	30 de junio de 2015			31 de diciembre de 2014		
	APS	NAPS	Otros	APS	NAPS	Otros
Tasa de descuento	3,65	3,90	3,4 - 4,1	3,45	3,80	3,4 - 4,1
Tasa de incremento del salario pensionable <sup>1</sup>	3,00	3,10	3,5 - 4,0	2,85	2,95	3,5 - 4,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	2,00	2,10	1,5 - 3,5	1,85	1,95	1,5 - 3,5
Inflación (Inflación de Precios Minoristas) <sup>2</sup>	3,00	3,10	3,0 - 3,1	2,85	2,95	3,0 - 3,1
Inflación (IPC) <sup>2</sup>	2,00	2,10	2,1 - 3,0	1,85	1,95	2,1 - 3,0

(1) Se asume que la tasa de incremento del salario pensionable está en línea con la tasa de inflación de precios minoristas.

(2) Los supuestos de inflación para NAPS y APS están basados en la diferencia entre los rendimientos de la deuda pública a largo plazo indexada y a tipo fijo. Los supuestos de inflación se utilizan para determinar la tasa de incremento de las pensiones en curso de pago y la tasa de incremento de las pensiones diferidas en los casos en los que existe dicho incremento.

16. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Reestructuración	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para grandes reparaciones	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2015	552	895	135	771	118	2.471
Provisiones registradas durante el periodo	10	34	2	112	33	191
Utilizadas durante el periodo	(9)	(101)	(1)	(62)	(50)	(223)
Reversiones y otros movimientos	-	(8)	(7)	(12)	(38)	(65)
Actualización de descuento	5	2	1	3	-	11
Diferencias de cambio	2	4	1	59	6	72
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2015</b>	<b>560</b>	<b>826</b>	<b>131</b>	<b>871</b>	<b>69</b>	<b>2.457</b>
Desglose:						
Corrientes	27	223	4	132	27	413
No corrientes	533	603	127	739	42	2.044



17. PASIVOS CONTINGENTES

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes y garantías que, a 30 de junio de 2015, ascendían a 174 millones de euros (31 de diciembre de 2014: 138 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes y garantías. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

*Transporte de mercancías*

El Grupo es parte en varios procesos judiciales ante los tribunales ingleses relacionados con una decisión de la Comisión Europea en 2010, que multó a British Airways y a otros diez grupos de aerolíneas por pactar precios en el transporte aéreo de mercancías. La decisión de la Comisión Europea está recurrida actualmente, pero ha provocado que un gran número de demandantes, que han entablado procesos en los tribunales ingleses y de otros países, demanden daños y perjuicios a British Airways y al resto de aerolíneas que, alegan, se derivarían de las supuestas prácticas anticompetitivas. En estos momentos, no es posible predecir el resultado de estos procesos, que British Airways defenderá vigorosamente. British Airways se ha unido o se unirá a los procesos judiciales con el resto de aerolíneas que supuestamente han participado en las prácticas anticompetitivas para obtener una contribución a dichos daños y perjuicios, en caso de concederse.

El Grupo también es parte en litigios similares entablados en otras jurisdicciones, como Alemania, los Países Bajos, Israel y Canadá, junto con otras aerolíneas. Actualmente, se desconoce cuál será el resultado de estos procesos. En cada caso, se tendrá que evaluar el efecto preciso, en su caso, de la supuesta actividad anticompetitiva sobre los demandantes.

Sobre la base de la información más reciente y las impresiones de los asesores jurídicos, actualmente no podemos determinar si el Grupo tiene una obligación actual derivada de este suceso pasado.

Existe 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.

18. 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	
	2015	2014
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	7	27
Ventas a accionistas significativos	5	-
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	21	6
Compras a accionistas significativos	2	-

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
	2015	2014
<b>Cuentas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes debidos por empresas asociadas	7	5
Importes debidos por accionistas significativos	1	-
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes debidos a empresas asociadas	7	7
Importes debidos a accionistas significativos	-	-

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2015 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2014: cero).

18. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS continuación

**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	
	2015	2014
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	2	2
Retribución del Comité de Dirección	3	3

El Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (30 de junio de 2014: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de ocho miembros (30 de junio de 2014: ocho miembros).

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 2015, la Compañía realizó aportaciones por 26.000 euros (2014: 23.000 euros).

A 30 de junio de 2015, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 8 millones de euros (2014: 6 millones de euros).

A 30 de junio de 2015 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2014: cero).

19. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 26 de mayo de 2015, IAG y los consejeros independientes de Aer Lingus Group plc ("Aer Lingus") llegaron a un acuerdo sobre los términos de una oferta recomendada en efectivo por la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus realizada por AERL Holding, una filial íntegramente participada por IAG, la oferta consiste en 2,55 euros por cada acción de Aer Lingus, que incluye un pago en efectivo de €2,50 por acción de Aer Lingus y el pago de un dividendo en efectivo de €0,05 por acción de Aer Lingus (pagado por Aer Lingus el 29 de mayo de 2015 a los accionistas de Aer Lingus que figuraban en el registro de partícipes el 1 de mayo de 2015). La transacción valora la totalidad del capital social ordinario emitido de Aer Lingus en aproximadamente 1.400 millones de euros. La oferta, que se ha extendido hasta el 18 de agosto de 2015, está sujeta a términos y condiciones que aun no han sido satisfechos, los cuales están establecidos en el Apéndice I del documento de la oferta ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), en particular la aceptación de la oferta habiendo sido recibida con respecto a las acciones de Aer Lingus en poder del grupo Ryanair.

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

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 30 de julio de 2015, declaran que, según su leal saber y entender, los estados financieros consolidados resumidos del semestre finalizado el 30 de junio de 2015 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 inglesa), 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.

30 de julio de 2015

---

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 Campuzano

---

Kieran Charles Poynter

---

Marjorie Morris Scardino

---

Alberto Terol Esteban

## FLOTA AÉREA

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

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	<b>Total a 30 de junio de 2015</b>	Total a 31 de diciembre de 2014	Variaciones desde 31 de diciembre de 2014	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	<b>2</b>	2	-	-	-
Airbus A319	34	29	<b>63</b>	61	2	2	-
Airbus A320	50	135	<b>185</b>	172	13	63	178
Airbus A321	23	13	<b>36</b>	36	-	16	-
Airbus A330	-	8	<b>8</b>	8	-	8	14
Airbus A340-300	7	-	<b>7</b>	7	-	-	-
Airbus A340-600	4	13	<b>17</b>	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	-	-	-	26	60
Airbus A380	9	-	<b>9</b>	8	1	3	7
Boeing 737-400	3	-	<b>3</b>	5	(2)	-	-
Boeing 747-400	42	-	<b>42</b>	43	(1)	-	-
Boeing 757-200	1	2	<b>3</b>	3	-	-	-
Boeing 767-300	14	-	<b>14</b>	14	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	<b>46</b>	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	<b>12</b>	12	-	-	-
Boeing 787	8	-	<b>8</b>	8	-	34	18
Embraer E170	6	-	<b>6</b>	6	-	-	-
Embraer E190	9	2	<b>11</b>	11	-	1	15
<b>Total del Grupo</b>	<b>262</b>	<b>210</b>	<b>472</b>	459	13	<b>153</b>	<b>292</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 21 aviones (2014: 20) fuera de servicio.