

ANUNCIO DE RESULTADOS ANUALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 26 de febrero 2016, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 540 millones de euros excluyendo Aer Lingus y antes de partidas excepcionales (2014: beneficio de las operaciones de 260 millones de euros), incluyendo Aer Lingus 530 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 3,1%. Excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,7% incluyendo aproximadamente 1 punto de impacto adverso por los atentados de París.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales del trimestre, aumentaron un 2,4%. Excluyendo Aer Lingus y a tipos de cambio constantes descendieron un 3,9%.
- Los costes unitarios de combustible del trimestre antes de partidas excepcionales disminuyeron un 13,4% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 23,9%.
- El beneficio de las operaciones correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 fue de 2.300 millones de euros excluyendo Aer Lingus y antes de partidas excepcionales (2014: beneficio de las operaciones de 1.390 millones de euros), un aumento del 65%, incluyendo Aer Lingus fue de 2.335 millones de euros.
- Los ingresos del ejercicio aumentaron un 13,3% hasta 22.858 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 3,5% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio disminuyeron un 6,3% antes de partidas excepcionales, un 17,2% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales aumentaron un 4,3%, mientras que a tipos de cambio constantes descendieron un 3,9%.
- El efectivo se situó en 5.856 millones de euros a 31 de diciembre de 2015, lo que supone un aumento de 912 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2014, incluyendo 772 millones de euros de Aer Lingus.
- El apalancamiento financiero ajustado aumentó 3 puntos porcentuales hasta el 54% y la deuda neta ajustada/EBITDAR se mantuvo constante en 1,9 veces incluyendo Aer Lingus.

Resumen de resultados:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
Información financiera en millones de euros	2015	2014	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	20.350	17.825	14,2 %
Total ingresos	22.858	20.170	13,3 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.335	1.390	68,0 %
Partidas excepcionales	(17)	(361)	(95,3)%
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.318	1.029	125,3 %
Beneficio después de impuestos	1.516	1.003	51,1 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	73,5	48,2	25,3 pts
Indicadores operativos	2015	2014	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	272.702	251.931	8,2 %
Coeficiente de ocupación (%)	81,4	80,4	1pt
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,46	7,08	5,4 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,30	5,08	4,3 %
Millones de euros	A 31 diciembre de 2015	A 31 diciembre de 2014	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	5.856	4.944	18,4 %
Deuda neta ajustada ⁽¹⁾	8.510	6.081	39,9 %
Deuda neta ajustada / EBITDAR	1,9	1,9	0pts
Apalancamiento financiero ajustado ⁽²⁾	54%	51%	3pts

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

⁽²⁾ 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:

“Hoy anunciamos unos sólidos resultados anuales, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 2.335 millones de euros, incluyendo Aer Lingus. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje se redujeron un 3,5%, con un descenso del 3,9% en los costes unitarios excluido el combustible y del 17,2% en los costes unitarios de combustible.

Aer Lingus tuvo una contribución positiva al beneficio de las operaciones de 35 millones de euros, desde que su incorporación al Grupo el 18 de agosto del año pasado.

Estos resultados están en línea con el objetivo que anunciamos recientemente y han superado el objetivo inicial de beneficio de las operaciones para 2015 de 1.500 millones de euros que fijamos en 2011. Sin duda ha sido un buen año, aunque también hemos enfrentado importantes desafíos, debido a la volatilidad extrema en los mercados de divisas y del combustible. Los beneficios obtenidos por el abaratamiento del combustible se han visto parcialmente contrarrestados por la fortaleza del dólar estadounidense.

En el trimestre, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales ascendió a 530 millones de euros, incluyendo Aer Lingus.

Nos complace confirmar que el Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario de 10 céntimos de euro por acción, lo que supone un dividendo de 20 céntimos de euro por acción para el conjunto del año.”

Perspectivas de negocio:

En 2016, IAG espera generar un incremento en el beneficio de las operaciones similar al registrado en 2015. La evolución de los ingresos en el primer trimestre parece estar en línea, en términos generales, con la observada en el cuarto trimestre de 2015.

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.

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

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	20.350		20.350	17.825		17.825	14,2 %
Ingresos de carga	1.024		1.024	992		992	3,2 %
Otros ingresos	1.484		1.484	1.353		1.353	9,7 %
Total ingresos	22.858		22.858	20.170		20.170	13,3 %
Gastos de personal	4.905		4.905	4.325	260	4.585	13,4 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	6.082	(51)	6.031	5.987		5.987	1,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.371		2.371	2.063		2.063	14,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.882		1.882	1.555		1.555	21,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.395		1.395	1.276		1.276	9,3 %
Propiedad, TI y otros gastos	965	68	1.033	927		927	4,1 %
Gastos comerciales	912		912	859		859	6,2 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.307		1.307	1.196	(79)	1.117	9,3 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	659		659	551		551	19,6 %
Diferencias de tipo de cambio	45		45	41	180	221	9,8 %
Gastos totales de las operaciones	20.523	17	20.540	18.780	361	19.141	9,3 %
Beneficio de las operaciones	2.335	(17)	2.318	1.390	(361)	1.029	68,0 %
Gastos no operativos netos	(517)		(517)	(284)	83	(201)	82,0 %
Beneficio antes de impuestos	1.818	(17)	1.801	1.106	(278)	828	64,4 %
Impuestos	(279)	(6)	(285)	(238)	413	175	17,2 %
Beneficio después de impuestos del ejercicio	1.539	(23)	1.516	868	135	1.003	77,3 %

Indicadores operativos	2015 ⁽¹⁾	2014 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	272.702	251.931	8,2 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	221.996	202.562	9,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	81,4	80,4	1pt
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.293	5.453	(2,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	88.333	77.334	14,2 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	874	897	(2,6)%
Despegues	660.438	599.624	10,1 %
Horas bloque (horas)	1.867.905	1.712.506	9,1 %
Plantilla media equivalente	60.862	59.484	2,4 %
Aviones en servicio	529	459	15,3 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,17	8,80	4,2 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,46	7,08	5,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,35	18,19	6,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,23	2,38	(6,3)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,30	5,08	4,3 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,53	7,45	1,1 %

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.090		5.090	4.390		4.390	15,9 %
Ingresos de carga	281		281	268		268	4,9 %
Otros ingresos	368		368	357		357	3,1 %
Total ingresos	5.739		5.739	5.015		5.015	14,4 %
Gastos de personal	1.306		1.306	1.143	260	1.403	14,3 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.429	(27)	1.402	1.470		1.470	(2,8)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	656		656	521		521	25,9 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	495		495	370		370	33,8 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	306		306	338		338	(9,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	254	6	260	229		229	10,9 %
Gastos comerciales	216		216	189		189	14,3 %
Depreciación, amortización y deterioro	370		370	326	(79)	247	13,5 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	178		178	146		146	21,9 %
Diferencias de tipo de cambio	(1)		(1)	23	98	121	(104,3)%
Gastos totales de las operaciones	5.209	(21)	5.188	4.755	279	5.034	9,5 %
Beneficio de las operaciones	530	21	551	260	(279)	(19)	103,8 %
Gastos no operativos netos	(268)		(268)	(106)	53	(53)	152,8 %
Beneficio antes de impuestos	262	21	283	154	(226)	(72)	70,1 %
Impuestos	62	(9)	53	(16)	397	381	(487,5)%
Beneficio después de impuestos del período	324	12	336	138	171	309	134,8 %

Indicadores operativos	2015 ⁽¹⁾	2014 ⁽¹⁾	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	69.321	61.697	12,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	55.849	49.025	13,9 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,6	79,5	1,1pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.417	1.430	(0,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	22.131	18.427	20,1 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	236	236	0,0 %
Despegues	166.701	143.987	15,8 %
Horas bloque (horas)	472.624	413.669	14,3 %
Plantilla media equivalente	63.496	58.814	8,0 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	9,11	8,95	1,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,34	7,12	3,1 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,83	18,74	5,8 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,06	2,38	(13,4)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,45	5,32	2,4 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,51	7,71	(2,6)%

⁽¹⁾Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

Análisis financiero:

Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

El sector del tráfico aéreo obtuvo buenos resultados al beneficiarse de una reducción de los costes unitarios de combustible y un crecimiento razonable de la demanda, a pesar de cierto empeoramiento del entorno económico global. En general, Norteamérica y Europa fueron los mercados más fuertes, mientras que África se vio afectada por la caída de los precios del combustible y América Latina sufrió el impacto negativo de la depreciación de las divisas de países como Brasil y Argentina.

La tendencia de crecimiento del mercado para el sector en 2015 fue sólida, registrándose una mejora del coeficiente de ocupación de 0,5 puntos sobre un aumento de la capacidad del 5,9%. Los volúmenes mejoraron al incrementarse la capacidad en todas las regiones con mejoras en el coeficiente de ocupación de pasajeros, salvo en Oriente Medio, donde se registró un fuerte aumento en la capacidad de mercado.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015	Capacidad AKO	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr. / (dism.)
Europa	3,8%	82,6	1,0 pts
Norteamérica	3,1%	81,8	0,1 pts
Latinoamérica	9,2%	80,1	0,1 pts
África	1,5%	68,5	1,0 pts
Oriente Medio	13,2%	76,4	(1,7) pts
Asia-Pacífico	6,4%	78,2	1,3 pts
Total mercado	5,9%	79,7	0,5 pts

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

Capacidad de IAG

En 2015, IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 8,2% o un 5% excluyendo Aer Lingus. A excepción de África, Oriente Medio y Sur de Asia, la capacidad de IAG se aumentó en todas las regiones reflejando:

- La adquisición de Aer Lingus el 18 de agosto;
- La continua expansión de Vueling;
- El restablecimiento de rutas en el marco del Plan de Futuro de Iberia; y
- Nuevos destinos y aeronaves de mayor capacidad en British Airways.

El coeficiente de ocupación de IAG fue del 81,4%, un porcentaje superior a la media de la IATA del 79,7% y un punto por encima de la cifra del año pasado.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr. / (dism.)
Doméstico	7,7%	78,2	0,9 pts
Europa	20,5%	79,1	1,0 pts
Norteamérica	5,3%	84,0	0,9 pts
Latinoamérica y el Caribe	7,6%	83,1	1,7 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(3,0%)	78,6	0,7 pts
Asia-Pacífico	9,0%	83,2	1,1 pts
Total red	8,2%	81,4	1,0 pts

Segmentos de mercado

Aunque los mercados **Domésticos y Europeos** contaron con una gran competencia, nuestros coeficientes de ocupación mejoraron en ambas regiones, pero siguen siendo inferiores a la media europea anunciada por IATA, debido a la mayor dependencia de nuestra flota de corto radio de la conectividad y a la fuerte estacionalidad de nuestras redes.

Norteamérica sigue representando la mayor parte de la red de IAG y presenta el coeficiente de ocupación más alto. Excluyendo Aer Lingus, la capacidad se mantuvo constante con respecto al ejercicio anterior, con un ligero descenso en British Airways como consecuencia de la incorporación de nuevos aviones, como el Boeing 787 y el Airbus A380, contrarrestando el aumento de Iberia por el aumento de capacidad a Miami, Nueva York y Los Ángeles. El coeficiente de ocupación de IAG en Norteamérica mejoró 0,9 puntos, por encima del incremento interanual anunciado por IATA.

El incremento de la capacidad en **Latinoamérica y el Caribe** refleja el aumento de las frecuencias a México, tanto de British Airways como de Iberia. Iberia ofrece tres nuevos destinos: Cali, Medellín y la Habana. El coeficiente de ocupación en esta región aumentó y se situó tres puntos por encima de la media del sector.

El descenso de **África, Oriente Medio y Sur de Asia** es consecuencia de las reducciones en el Norte de África y África Occidental debido al descenso de la demanda provocado por la bajada de los precios del combustible, la agitación política y el Ébola. British Airways dejó de volar a Entebbe, y Vueling redujo sus vuelos a Senegal y Gambia. Se incorporó capacidad adicional a Sudáfrica y se lanzaron nuevos servicios a Ghana y Cabo Verde. El coeficiente de ocupación mejoró 0,7 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el crecimiento de la capacidad se debió al efecto en el ejercicio completo del mayor número de asientos a Hong Kong, con el Airbus A380, Hyderabad y Madrás el año pasado. En 2015 se comenzó un vuelo directo a Kuala Lumpur y se ampliaron las rutas de Singapur y Haneda. Los coeficientes de ocupación aumentaron hasta el 83,2, la segunda mejor región en la red de IAG.

Adquisiciones

Los resultados de 2015 incluyen Aer Lingus a partir del 18 de agosto de 2015. Desde la fecha de adquisición, Aer Lingus aportó 3,2 puntos de los 8,2 puntos de aumento de la capacidad que registró el Grupo, ingresos de 622 millones de euros (3%) y un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 35 millones de euros (1,5%). El siguiente análisis incluye estos resultados; el periodo comparativo excluye Aer Lingus.

Ingresos

Ingresos de pasaje

Los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 14,2% en el ejercicio, con un incremento de la capacidad del 8,2%, beneficiándose de una libra esterlina y un dólar estadounidense más fuerte.

A tipos de cambio constantes y excluyendo Aer Lingus, los ingresos unitarios de pasaje se redujeron un 3,7%. Este descenso de los ingresos unitarios de pasaje fue consecuencia de la reducción del yield (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), y se vio parcialmente compensado por un aumento en los coeficientes de ocupación de 1.0 punto.

La reducción de los ingresos unitarios de pasaje sigue un patrón de crecimiento del sector en un entorno de abaratamiento del combustible, lo que permite a las aerolíneas aumentar los márgenes a pesar de una bajada de las tarifas.

A tipos de cambio constantes, los yields de pasaje se disminuyeron en British Airways e Iberia, con presiones sobre las tarifas debido al abaratamiento del combustible, especialmente en las rutas relacionadas con el petróleo. Los yields más bajos también fueron consecuencia de la incertidumbre económica y la depreciación de las divisas en Latinoamérica, África y Oriente Medio. A su vez, los ingresos mantuvieron una sólida evolución en nuestro principal mercado: el Atlántico Norte. La presión sobre el yield de Vueling fue menos marcada, con una caída del 1,5%, lo que refleja la relativa fortaleza de la aerolínea en su mercado doméstico. El yield de Aer Lingus mejoró desde la adquisición, registrándose muy buenos resultados en el Atlántico Norte. En conjunto, el Grupo transportó a 88 millones de pasajeros, lo que supone un aumento de 11 millones con respecto a 2014, y el coeficiente de ocupación mejoró en las cuatro aerolíneas.

Ingresos de carga

El sector del transporte aéreo de carga atravesó otro año difícil, ya que la capacidad superó a la demanda. IAG Cargo siguió centrándose en alianzas estratégicas, con una ampliación del acuerdo de capacidad compartida con Qatar Airways y un nuevo acuerdo con Finnair cargo. El volumen de carga medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) se redujo un 2,9%, lo que supuso un descenso del yield del 3,9% a tipos de cambio constantes. A pesar de la reducción de las TKT, IAG Cargo incrementó sus volúmenes en los productos premium Constant Climate y Prioritise, mejorando su contribución neta al Grupo.

Otros ingresos

Otros ingresos incluyen el programa BA Holidays, mantenimiento a terceros y handling a terceros. Excluyendo el efecto de los tipos de cambio, otros ingresos aumentó un 2,5%, principalmente como consecuencia de un aumento de la actividad de BA Holidays que se vio parcialmente contrarrestado por una reducción de la actividad a terceros.

Ingresos

Millones de euros	2015	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Ingresos de pasaje	20.350	14,2%	(3,5%)
Ingresos de carga	1.024	3,2%	
Otros ingresos	1.484	9,7%	
Ingresos totales	22.858	13,3%	(4,1%)

Gastos antes de partidas excepcionales

Gastos de personal

A consecuencia de la fortaleza de la libra esterlina y el dólar estadounidense, los gastos de personal aumentaron un 13,4%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de personal se redujeron un 3,5%. La plantilla media del Grupo fue de 60.862 empleados (medido como plantilla media equivalente PME), lo que supone un aumento del 2,3% respecto al año anterior. Excluyendo Aer Lingus, la media de PME se redujo un 0,6%, con un aumento de los AKO del 5%. Los aumentos se debieron principalmente al crecimiento de Vueling, compensándose con las reducciones de plantilla derivadas del Acuerdo de Mediación de Iberia. Iberia mejoró sus costes unitarios de personal como consecuencia de la reducción de plantilla y del crecimiento. Los costes unitarios de personal de British Airways se aumentaron ligeramente por los complementos salariales y los costes de pensiones. Vueling también observó un aumento de los costes unitarios como consecuencia del acuerdo colectivo de tripulación y los efectos asociados a la apertura de bases internacionales, que incrementan las dietas y los gastos de pernoctación. La productividad del Grupo aumentó un 5,8%, con mejoras en todas las aerolíneas.

Gastos de personal

Millones de euros	2015	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	4.905	13,4%	3,5%

Productividad	Incr./ (dism.)	
Millones de euros	2015	Año sobre año
Productividad	4.481	5,8%
Plantilla Media Equivalente	60.862	2,3%

Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos totales de combustible del ejercicio aumentaron un 1,6%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible se redujeron 17,2% como consecuencia del descenso en los precios del combustible, netos de coberturas, y de un menor consumo unitario. El impacto de los tipos de cambio sobre los costes del combustible, netos de coberturas, fue negativo en aproximadamente de 12 puntos porcentuales para el Grupo, frente a la libra esterlina y el euro. Los costes unitarios de combustible se redujeron un 6,3% en euros. El consumo mejoró en torno a los 2 puntos porcentuales con la incorporación de aviones de última generación y la mejora de los procedimientos operativos.

Gastos de combustible	Incr./ (dism.)		
Millones de euros	2015	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	6.082	1,6%	17,2%

Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 12,6%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores se redujeron un 4,5%. La mejora de los gastos unitarios asociados a proveedores refleja la buena evolución de los costes de las aerolíneas y las continuas ventajas derivadas de las iniciativas del Grupo, incluidas las compras de GBS, las sinergias y el mantenimiento.

Gastos asociados a proveedores	Incr./ (dism.)		
Millones de euros	2015	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			4,5%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.371	14,9%	
Tasas de aterrizaje y navegación	1.882	21,0%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.395	9,3%	
Propiedad, TI y otros gastos	965	4,1%	
Gastos comerciales	912	6,2%	
Diferencias de tipo de cambio	45		

Por categoría de gasto

Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 5,6% a tipos de cambio constantes como consecuencia del incremento de la actividad de BA Holiday (en torno a 3 puntos), el aumento del número de pasajeros transportados y la subida de los precios ligada a la inflación. Estos factores se contrarrestaron parcialmente con una mejora de las operaciones con respecto al año anterior, que redujo los costes derivados de la interrupción de las actividades.

Las tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 15,2% a tipos de cambio constantes. Excluyendo Aer Lingus¹, el aumento fue del 7,3%, por el aumento de horas de vuelo, con un mayor número de segmentos volados y con un incremento medio de los precios debido a la inflación marginal.

Los gastos de mantenimiento y otros costes de la flota se redujeron un 3,7%, excluyendo los efectos cambiarios. Durante el ejercicio se reconoció un crédito de 35 millones de euros con la renegociación de contratos de fabricantes de motores. Por el contrario, en el ejercicio anterior se dotó una provisión de 28 millones de euros por la obsolescencia de las piezas de repuesto (una mejora interanual de alrededor de 5 puntos). La variación subyacente refleja el mayor número de aviones y el aumento de las horas de vuelo, parcialmente compensado por un menor mantenimiento a terceros.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos disminuyeron un 4,4%, excluyendo los efectos cambiarios, debido a la reducción de costes incluyendo iniciativas de TI y a beneficios no recurrentes.

Los gastos comerciales descendieron un 2,3% excluyendo los efectos cambiarios. Se incurrió en costes adicionales derivados del mayor número de pasajeros y de iniciativas llevadas a cabo en nuevos mercados, aunque se compensaron con menores pagos de comisiones y mejoras de las condiciones contractuales con los proveedores.

¹ El impacto de Aer Lingus fue significativo en las tasas de aterrizaje y navegación debido a que su etapa media es más corta, con mayor tiempo de vuelo y sectores proporcionalmente que el Grupo.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 12,5%, con 9 puntos de efecto cambiario adverso. Durante el ejercicio, el Grupo revisó las vidas útiles y los valores residuales de su flota, realineando por tipo de avión y a los planes de jubilación de cada aerolínea. El principal impacto fue la depreciación acelerada de la flota de Airbus A340-300 en propiedad de Iberia, la ampliación de las vidas útiles de la flota de Boeing 777 de British Airways, y los ajustes en la flota de Airbus A320, lo que eleva el impacto neto total a 36 millones de euros. El incremento subyacente de los costes de propiedad refleja los nuevos aviones de reemplazo y un aumento de la flota total.

Costes de propiedad

		Incr./ (dism.)	
Millones de euros	2015	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	1.966	12,5%	4,3%

Número de flota

		Incr./ (dism.)
	2015	Año sobre año
Corto radio	351	20,6%
Largo radio	178	6,0%
	529	15,3%

Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales en el ejercicio, fue de 2.335 millones de euros, lo que supone una mejora de 945 millones de euros frente al ejercicio anterior. Este incremento refleja los esfuerzos del Grupo para conseguir una base de costes competitiva con una mejora en la productividad y un ahorro de costes excluyendo el combustible. El entorno macroeconómico fue complicado, afectando a los ingresos unitarios de pasaje, aunque se redujeron los costes unitarios totales y dando lugar a un beneficio cambiario. Nuestro margen operativo ajustado mejoró en 3,4 puntos hasta el 11,2%.

British Airways

El beneficio de las operaciones de British Airways fue de 1.375 millones de libras esterlinas, 400 millones de libras más que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 2,0%. Las mejoras registradas en el ejercicio se debieron a la reducción de los costes unitarios excluido el combustible, así como al abaratamiento del combustible, que se vio parcialmente contrarrestado por la caída de los yields, incluido en rutas relacionadas con el petróleo.

En libras esterlinas, alrededor de la mitad de la caída de los ingresos de pasaje se vio compensada por la reducción de costes unitarios excluido el combustible. El ahorro de costes unitarios excluido el combustible se obtuvo gracias a la renegociación de las condiciones contractuales con proveedores, incluido el mantenimiento, así como a diversos proyectos de TI. El margen operativo ajustado de British Airways mejoró 3,7 puntos hasta el 12,2%.

Aer Lingus

El resultado de las operaciones de Aer Lingus para el ejercicio completo fue de 124 millones de euros. Excluyendo partidas excepcionales*, se obtuvo una mejora de 72 millones de euros frente al ejercicio anterior. La capacidad se incrementó un 5,4%, principalmente en el largo radio.

En euros, e influenciado por la fortaleza del dólar, Aer Lingus aumentó sus ingresos unitarios un 4,8%, registrando mejoras tanto en el yield como en el coeficiente de ocupación. La fortaleza del dólar también fue en parte responsable de la reducción del ahorro del coste unitario de combustible y del incremento del 3,1% de los costes unitarios excluido el combustible. Se lograron eficiencias, especialmente en los costes unitarios de personal.

En términos globales, Aer Lingus mejoró su margen operativo en 2,9 puntos hasta el 8,9%.

	British Airways Millones de libras esterlinas		Aer Lingus Millones de euros	
	2015	Incr./ (dism.)	2015	Incr./ (dism.)
AKO	174.274	2,0%	21.476	5,4%
Coeficiente de ocupación (%)	81,5	0,5pts	81,6	2,6pts
Ingresos de pasaje	10.279	(1,7%)	1.628	11,3%
Ingresos de carga	547	(8,5%)	53	12,8%
Otros ingresos	772	15,4%	37	(19,6%)
Ingresos totales	11.598	(1,0%)	1.718	10,4%
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.030	(13,8%)	388	4,0%
Gastos de personal	2.516	2,2%	331	2,8%
Gastos asociados a proveedores	3.800	(1,5%)	715	11,4%
EBITDAR	2.252	19,4%	284	29,7%
Costes de propiedad	877	(3,7%)	160	8,8%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.375	41,0%	124	72,2%
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>12,2%</i>	<i>3,7pts</i>	<i>8,9%</i>	<i>2,9pts</i>
Yield de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/PKT)	7,24	(4,1%)	9,29	2,2%
Ingresos unitarios de pasaje (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	5,90	(3,6%)	7,58	5,6%
Ingresos unitarios totales (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	6,66	(2,9%)	8,00	4,8%
Coste unitario de combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	1,74	(15,5%)	1,81	(1,1%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	4,13	(2,4%)	5,62	3,1%
Coste unitario total (peniques de £ o céntimos de €/AKO)	5,87	(6,7%)	7,42	1,9%

* Los resultados comparativos de Aer Lingus en 2014 excluyen el coste del pago por pensiones, que se considera de naturaleza excepcional.

Iberia

El beneficio operativo de Iberia ascendió a 247 millones de euros, lo que supone un incremento de 197 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 7,0%. Iberia avanzó sustancialmente en su Plan de Futuro al reducir su base de costes y recuperar rutas que se habían eliminado anteriormente. La capacidad del ejercicio aumentó un 10,2%, con una evolución plana de los ingresos unitarios en euros, como consecuencia del efecto cambiario positivo derivado de un euro débil y mejoras en el coeficiente de ocupación. Por lo que respecta a los costes, los costes unitarios excluido el combustible mejoraron gracias al notable ahorro de gastos de personal al reducirse los PME, así como a la puesta en marcha de iniciativas con proveedores, incluido en el ámbito financiero y de TI.

La reestructuración de Iberia está dando como resultado una nueva aerolínea rentable y eficiente, con capacidad de crecimiento en sus mercados estratégicos y que comienza a ofrecer una rentabilidad positiva para el Grupo con unos beneficios antes de impuestos de 155 millones de euros*.

Vueling

El beneficio operativo de Vueling ascendió a 160 millones de euros, con un margen operativo ajustado del 11,7%, lo que supone una subida de 0,2 puntos con respecto al ejercicio anterior. Vueling siguió ampliando su red con un aumento de la capacidad del 14,2%, manteniendo a su vez constantes sus ingresos unitarios. Los costes unitarios excluido el combustible tuvieron una evolución negativa como consecuencia del acuerdo colectivo para la tripulación firmado en 2014, las dietas asignadas por la apertura de nuevas bases y la incorporación de nuevos aviones. Los costes unitarios asociados a proveedores descendieron y en 2015 también se avanzó en los planes para lograr una mayor flexibilidad y armonización de la flota.

Vueling sigue siendo la herramienta de crecimiento de bajo coste del Grupo, ampliando su red a mayor velocidad e incrementado su presencia en el tráfico directo entre países europeos, en ciudades como Roma y París. Incluso con sus ambiciosos planes de crecimiento, Vueling logró uno de los RoIC más elevados del Grupo.

	Iberia Millones de euros		Vueling Millones de euros	
	2015	Incr./ (dism.)	2015	Incr./ (dism.)
AKO	59.872	10,2%	30,476	14,2%
Coeficiente de ocupación (%)	81,1	2,5pts	81,3	0,9pts
Ingresos de pasaje	3.561	12,1%	1.962	13,7%
Ingresos de carga	253	0,0%	-	-
Otros ingresos	950	13,5%	-	-
Ingresos totales	4.764	11,6%	1.962	13,7%
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.249	8,0%	533	9,2%
Gastos de personal	1.021	(1,4%)	189	21,2%
Gastos asociados a proveedores	1.774	12,6%	854	13,1%
EBITDAR	720	43,4%	386	18,4%
Costes de propiedad	473	4,6%	226	22,2%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	247	394,0%	160	13,5%
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>7,0%</i>	<i>3,5pts</i>	<i>11,7%</i>	<i>0,2pts</i>
Yield de pasaje (céntimos de €/PKT)	7,33	(1,6%)	7,92	(1,5%)
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de €/AKO)	5,95	1,7%	6,44	(0,3%)
Ingresos unitarios totales (céntimos de €/AKO)	7,96	1,3%	6,44	(0,3%)
Coste unitario de combustible (céntimos de €/AKO)	2,09	(1,9%)	1,75	(4,4%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de €/AKO)	5,46	(3,2%)	4,16	1,2%
Coste unitario total (céntimos de €/AKO)	7,55	(2,7%)	5,91	(0,5%)

* Excluye los dividendos intragrupo recibidos y los beneficios de la venta de Iberia Plus (a Avios).

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente de la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales se muestran a continuación. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales habría sido de 2.246 millones de euros, 89 millones de euros menos que el resultado presentado por el Grupo.

El Grupo cubre sus exposiciones a transacciones, pero no el posible impacto de la conversión.

Millones de euros	Incr./ (dism.)
Ingresos declarados	
Impacto de las conversiones	1.652
Impacto de las transacciones	265
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	1.917
Gastos operativos declarados	
Impacto de las conversiones	(1.441)
Impacto de las transacciones	(387)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos operativos	(1.828)
Beneficio de las operaciones declarado	
Impacto de las conversiones	211
Impacto de las transacciones	(122)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	89

	2015	Incr./ (dism.)
Conversión		
GBP a EUR	1,37	7,9%
Transacción		
GBP a EUR	1,37	10,5%
EUR a USD	1,12	(16,4%)
GBP a USD	1,54	(6,7%)

Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 5 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

En 2015, el cargo excepcional neto en el beneficio de las operaciones fue de 17 millones de euros (2014: 361 millones de euros). Los cargos excepcionales incluidos en los gastos de propiedad, TI y otros gastos se refieren a los costes de adquisición de Aer Lingus de 33 millones de euros, así como a un acuerdo judicial en British Airways por la demanda del cártel de carga de 2006. El crédito excepcional registrada en Gastos de combustible y derechos de emisión refleja el impacto de registrar el coste de combustible de Aer Lingus al precio cubierto en la columna "antes de partidas excepcionales", en lugar de al precio al contado como se muestra en la columna de resultados declarados.

En 2014, se reconocieron los cargos excepcionales relacionados con la provisión por reestructuración de 260 millones de euros, un cargo por diferencias de cambio de 180 millones de euros, una reversión del deterioro de 79 millones de euros, una ganancia en la venta de 83 millones de euros y un crédito por impuesto diferido de 413 millones de euros.

Gastos no operativos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 517 millones de euros, un aumento frente a los 201 millones de euros del ejercicio anterior. Este incremento se debe a:

- Pérdidas adicionales parcialmente no reconocidas de 120 millones de euros sobre instrumentos derivados no clasificados como de cobertura; y
- Aumento de los costes de financiación netos de 75 millones de euros, incluida la deuda contraída para la adquisición de Aer Lingus y el efecto de la conversión de los costes de financiación en libras esterlinas.

Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se lleva a cabo la gestión efectiva de las principales operaciones de las aerolíneas (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2015 del 20,25%, el 28% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio es del 20% (2014: 22%).

Aunque el Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso, en 2015, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 245 millones de euros (2014: 118 millones de euros). Esto representa el 13,6% (2014: 14,3%) del beneficio contable del Grupo antes de impuestos.

Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales del Grupo se situó en 1.539 millones de euros, lo que supone un incremento del 77,3%. Este aumento refleja la sólida cifra de beneficios de las operaciones. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros principales indicadores de desempeño y registró un aumento del 77,6%.

Dividendos

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 10 céntimos de euro por acción, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 20 céntimos de euro por acción. Sujeto a la aprobación de los accionistas, el dividendo complementario se abonará el 4 de julio de 2016 a los accionistas que figuren en el registro a 1 de julio de 2016.

Liquidez y recursos de capital

La mejora del flujo libre de caja para el accionista en 2015 se debió en parte al aumento en el EBITDA derivado del aumento de los resultados de las operaciones y, en segundo lugar, a la reducción de las inversiones en inmovilizado ("CAPEX").

En 2014, el CAPEX del Grupo reflejaba un nivel de inversiones significativo, superior al de un ejercicio normal y al objetivo del Grupo de inferior a 2.500 millones de euros. Esto se debió principalmente al calendario de pagos de las entregas de aviones. En 2015, el Grupo recibió nueve aviones nuevos: dos Airbus A380, cinco Boeing 787-900, un Airbus A320 y un Embraer E-190.

El uso de efectivo en el capital circulante refleja unos pagos anticipados más elevados, incluido el combustible, una reducción de las cuentas a pagar, principalmente por el abaratamiento del petróleo, y el impacto de la estacionalidad por la fecha de la incorporación de Aer Lingus.

Los pagos por pensiones y por reestructuración se incrementaron debido al plan de reestructuración de Iberia y a los efectos de tipos de cambio.

La adquisición de Aer Lingus neta de efectivo y depósitos supuso una salida de tesorería de 438 millones de euros. Por el contrario, en 2014 se recibieron fondos procedentes de la venta de Amadeus.

En el siguiente apartado se explican la financiación y la refinanciación.

Cada sociedad operativa mantiene unos niveles de efectivo adecuados. La posición de efectivo aumentó en 912 millones de euros con respecto al ejercicio anterior.

Millones de euros	2015	2014
EBITDAR antes de partidas excepcionales	4.301	3.137
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	(659)	(551)
EBITDA	3.642	2.586
Intereses	(197)	(159)
Impuestos	(245)	(118)
Inversión en inmovilizado	(2.040)	(2.622)
Flujo de caja libre	1.160	(313)
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	(658)	(150)
Pensiones y reestructuración	(588)	(457)
Adquisición de una filial (neto de efectivo y depósitos) / venta de inversión	(438)	589
Dividendo pagado	(163)	-
Financiación y refinanciación neta	1.067	1.000
Otros movimientos de inversión	366	455
Otros movimientos de financiación	(184)	(43)
Flujo de caja	562	1.081
Saldo inicial de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	4.944	3.633
Diferencias de cambio netas	350	230
Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	5.856	4.944

Millones de euros	2015	2014
British Airways	2.806	3.206
Iberia	832	870
Aer Lingus	772	-
Vueling	633	651
IAG y otras compañías del Grupo	813	217
Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	5.856	4.944

Deuda neta y deuda neta ajustada

Millones de euros	2015	2014	Incr./ (dism.)
Deuda	(6.617)	(5.122)	(1.495)
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	4.944	3.633	1.311
Deuda neta a 1 de enero	(1.673)	(1.489)	(184)
Aumento de efectivo después de diferencias de cambio	-	1.311	(1.311)
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.026	1.009	17
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(905)	(2.009)	1.104
Incremento de la deuda neta por financiación regular	121	(1.000)	1.121
Deuda adquirida	(406)	-	(406)
Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados adquiridos	913	-	913
Deuda neta por Combinación de negocios	507	-	507
Financiación obtenida para la adquisición	(1.087)	-	(1.087)
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(642)	(495)	(147)
Deuda neta a 31 de diciembre	(2.774)	(1.673)	(1.101)
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(5.736)	(4.408)	(1.328)
Deuda neta ajustada a 31 de diciembre	(8.510)	(6.081)	(2.429)

Gestión del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión del capital son proteger la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y proporcionar retornos futuros a los accionistas. El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando el apalancamiento financiero ajustado y la deuda neta ajustada/EBITDAR.

El efectivo después de diferencias de cambio no registró variaciones con respecto al ejercicio anterior, incluyendo el pago de un dividendo a cuenta y la financiación parcial de la adquisición de Aer Lingus. La refinanciación neta regular se mantuvo equilibrada en general, con un ligero descenso de la deuda de 121 millones de euros.

La deuda neta regular del Grupo se redujo en 507 millones de euros debido a la incorporación de Aer Lingus, reflejando su sólida posición de liquidez y su combinación de arrendamientos operativos frente a arrendamientos financieros.

IAG emitió dos tramos de bonos convertibles por un total de 1.000 millones de euros para financiar la adquisición de Aer Lingus, de los cuales 118 millones de euros se reconocieron como fondos propios.

Los costes de arrendamiento de la flota capitalizados se incrementaron con la incorporación de Aer Lingus y por el aumento de la flota arrendada de British Airways.

La deuda neta ajustada subió hasta 8.510 millones de euros; sin embargo, el margen financiero ha mejorado, ya que el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR se mantuvo constante en 1,9 veces.

El Grupo generó suficientes flujos libres de caja para los accionistas en 2015 para respaldar la recomendación de un dividendo en efectivo a cuenta y complementario de 407 millones de euros para sus accionistas, con una cobertura del efectivo libre para el accionista de 2,8 veces.

Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 16.091 millones de euros (2014: 11.604 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2022 en relación a 118 Airbus de la familia Airbus A320, 29 Boeing 787, 43 Airbus A350, 14 Airbus A330 y 2 Airbus A380.

IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance.

Marco estratégico

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.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

- Liderazgo en las principales ciudades de IAG;
- Liderazgo en el Atlántico;
- Posición más reforzada en los principales mercados de Europa-Asia;
- Aumento de cuota en las rutas Europa-África
- Mayor rentabilidad intraeuropea; y
- Posiciones competitivas en costes en todos nuestros negocios.

Principales riesgos e incertidumbres

Durante el ejercicio seguimos manteniendo y operando nuestra estructura y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que nos afectan, que se detallan en las páginas 87 a 93 del Informe y Cuentas Anuales de 2014, siguen siendo válidos. Las condiciones económicas en nuestros mercados principales siguieron siendo sólidas en 2015, pero existe mayor incertidumbre de cara a 2016 debido a la combinación de los bajos precios de las materias primas y la reducción del crecimiento de China, que afectan a las economías africanas y sudamericanas. También hemos observado un aumento del riesgo de pérdida financiera, interrupción de las actividades o daño a nuestra reputación debido al aumento de la frecuencia y la sofisticación de los ataques informáticos a las empresas. En consecuencia, hemos reforzado los recursos que destinamos a la seguridad informática.

INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A.

Estados Financieros Resumidos Consolidados no auditados del ejercicio
1 de enero de 2015 - 31 de diciembre de 2015

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014
Ingresos de pasaje	20.350		20.350	17.825		17.825
Ingresos de carga	1.024		1.024	992		992
Otros ingresos	1.484		1.484	1.353		1.353
Total ingresos	22.858		22.858	20.170		20.170
Gastos de personal	4.905		4.905	4.325	260	4.585
Gastos de combustible y derechos de emisión	6.082	(51)	6.031	5.987		5.987
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.371		2.371	2.063		2.063
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.882		1.882	1.555		1.555
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.395		1.395	1.276		1.276
Propiedad, TI y otros gastos	965	68	1.033	927		927
Gastos comerciales	912		912	859		859
Depreciación, amortización y deterioro	1.307		1.307	1.196	(79)	1.117
Gastos de arrendamiento operativo de flota	659		659	551		551
Diferencias de tipo de cambio	45		45	41	180	221
Gastos totales de las operaciones	20.523	17	20.540	18.780	361	19.141
Beneficio de las operaciones	2.335	(17)	2.318	1.390	(361)	1.029
Gastos financieros	(294)		(294)	(237)		(237)
Ingresos financieros	42		42	32		32
Cargos netos por conversión de moneda extranjera	(56)		(56)	(27)		(27)
Pérdida de derivados no clasificados como de cobertura	(170)		(170)	(49)		(49)
Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	5		5	10	83	93
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas mediante el método de puesta en equivalencia	6		6	2		2
Pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(38)		(38)	(11)		(11)
Cargo financiero neto correspondiente a pensiones	(12)		(12)	(4)		(4)
Beneficio antes de impuestos	1.818	(17)	1.801	1.106	(278)	828
Impuestos	(279)	(6)	(285)	(238)	413	175
Beneficio después de impuestos del ejercicio	1.539	(23)	1.516	868	135	1.003
Atribuible a:						
Accionistas de la matriz	1.518		1.495	847		982
Socios externos	21		21	21		21
	1.539		1.516	868		1.003
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	74,6		73,5	41,6		48,2
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	71,4		70,4	40,2		46,4

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	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	(1.104)	(1.235)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	1.290	357
Activos financieros disponibles para la venta:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	(9)	29
Reclasificados y registrados en beneficio neto	(5)	(359)
Diferencias de cambio	181	168
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	156	(394)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos	509	(1.434)
Beneficio después de impuestos del ejercicio	1.516	1.003
Resultado total reconocido del ejercicio	2.025	(431)
El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	2.004	(452)
Socios externos	21	21
	2.025	(431)

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	31 de diciembre 2015	31 de diciembre 2014
Activo no corriente		
Inmovilizado material	13.672	11.784
Inmovilizado inmaterial	3.246	2.438
Inversiones contabilizadas mediante el método de puesta en equivalencia	41	27
Activos financieros disponibles para la venta	74	84
Activos derivados de retribuciones a empleados	957	855
Instrumentos financieros derivados	62	80
Activos por impuesto diferido	723	769
Otros activos no corrientes	365	188
	19.140	16.225
Activo corriente		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	5	18
Existencias	520	424
Deudores comerciales	1.196	1.252
Otros activos corrientes	1.235	602
Administraciones públicas deudoras	79	9
Instrumentos financieros derivados	198	178
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.947	3.416
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.909	1.528
	9.089	7.427
Total activo	28.229	23.652
Fondos propios		
Capital suscrito	1.020	1.020
Prima de emisión	5.867	5.867
Acciones propias	(113)	(6)
Otras reservas	(1.548)	(3.396)
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	5.226	3.485
Socios externos	308	308
Total patrimonio neto	5.534	3.793
Pasivo no corriente		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.498	5.904
Obligaciones de retribuciones a empleados	858	1.324
Pasivo por impuesto diferido	419	278
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	2.049	1.967
Instrumentos financieros derivados	282	359
Otros pasivos a largo plazo	223	226
	11.329	10.058
Pasivo corriente		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.132	713
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.803	3.281
Ingresos diferidos por venta de billetes	4.374	3.933
Instrumentos financieros derivados	1.328	1.313
Impuesto corriente por pagar	124	57
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	605	504
	11.366	9.801
Total pasivo	22.695	19.859
Total patrimonio neto y pasivo	28.229	23.652

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación		
Beneficio de las operaciones	2.318	1.029
Depreciación, amortización y deterioro	1.307	1.117
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo	(627)	205
Pagos relacionados con restructuración (neto de provisiones)	(154)	212
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(699)	(612)
Costes de servicio de planes de pensiones	265	203
Intereses pagados	(197)	(159)
Impuestos	(245)	(118)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas	1.968	1.877
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	-	(15)
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación	1.968	1.862
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(2.040)	(2.622)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	273	404
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones	6	589
Adquisición de una filial (neto de efectivo adquirido)	(1.146)	-
Intereses percibidos	48	37
Disminución/(aumento) de otros depósitos remunerados a corto plazo	1.436	(1.352)
Dividendos percibidos	9	2
Otros movimientos de inversión	30	12
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	(1.384)	(2.930)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	2.757	2.009
Fondos procedentes del componente de patrimonio del bono convertible emitido	101	-
Amortización de préstamos	(954)	(223)
Amortización de arrendamientos financieros	(837)	(786)
Adquisición de acciones propias	(163)	(23)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(21)	(20)
Dividendos pagados	(163)	-
Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación	720	957
Aumento/(disminución) neta de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.304	(111)
Diferencias netas por cambio de divisa	77	98
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.528	1.541
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	2.909	1.528
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	2.947	3.416
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	5.856	4.944

A 31 de diciembre de 2015, Aer Lingus tenía 49 millones de euros de efectivo restringido en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, relacionados con el depósito de pensiones.

A 31 de diciembre de 2015, British Airways tenía de 72 millones de euros de efectivo restringido en Nigeria.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero 2015	1.020	5.867	(6)	(3.396)	3.485	308	3.793
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	2.004	2.004	21	2.025
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	45	45	-	45
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	56	(99)	(43)	-	(43)
Componente de renta variable del bono convertible emitido	-	-	-	101	101	-	101
Adquisición de acciones propias	-	-	(163)	-	(163)	-	(163)
Dividendo	-	-	-	(203)	(203)	-	(203)
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre 2015	1.020	5.867	(113)	(1.548)	5.226	308	5.534

⁽¹⁾El saldo final incluye beneficios acumuladas de 1.160 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 3.209 millones de euros).

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas ⁽¹⁾	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero 2014	1.020	5.867	(42)	(2.936)	3.909	307	4.216
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	(452)	(452)	21	(431)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	38	38	-	38
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	59	(46)	13	-	13
Adquisición de acciones propias	-	-	(23)	-	(23)	-	(23)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre 2014	1.020	5.867	(6)	(3.396)	3.485	308	3.793

⁽¹⁾El saldo final incluye una pérdida acumulada de 234 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 1.815 millones de euros).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre 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 y Aer Lingus Group Plc (“Aer Lingus”) el 18 de agosto de 2015.

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 anuales consolidados resumidos del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 fueron formulados conforme a la NIC 34 y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2016. Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido 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 resumidos.

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 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 (CINIIF) del Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB). 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.

El 18 de agosto de 2015, el Grupo adquirió el 100% del capital social ordinario emitido de Aer Lingus por un total de 1.351 millones de euros.

2. POLÍTICAS CONTABLES

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y enmiendas por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015:

CINIIF 21 “Gravámenes”; en vigor para periodos iniciados a partir del 17 de junio de 2014 (inclusive). La CINIIF 21 aclara que una entidad debe reconocer un pasivo por un gravamen cuando ocurre la actividad que da lugar al pago, con arreglo a lo establecido en la legislación relevante. Para los gravámenes que nacen cuando se alcance un umbral mínimo, la interpretación aclara que no se debe anticipar ningún pasivo antes de que se alcanza el umbral mínimo especificado. Para la CINIIF 21, se deberá proceder a su aplicación retroactiva. No hubo ningún efecto en el beneficio neto o el activo neto del Grupo como consecuencia de la aplicación de esta modificación.

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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

3. COMBINACIÓN DE NEGOCIO

El 18 de agosto de 2015, el Grupo adquirió 540.310.400 acciones, que representan el 100% del capital social ordinario emitido de Aer Lingus Group, a un precio de 2,55 euros por acción, que comprende el pago en efectivo de 2,50 euros por acción y el abono de un dividendo en efectivo por Aer Lingus de 0,05 euros por acción (pagadero el 29 de mayo de 2015 a los accionistas de Aer Lingus que figuren en el registro de socios el 1 de mayo de 2015).

La adquisición proporcionará ventajas sustanciales a través de aumentos en la red, especialmente hacia Norteamérica, utilizando Dublín como centro natural para rutas transatlánticas.

Los costes de transacción incurridos en la adquisición de Aer Lingus, que totalizaron 33 millones de euros, fueron registrados en la cuenta de Propiedad, TI y otros gastos de la Cuenta de resultados correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.

A partir del 18 de agosto de 2015, la aportación de Aer Lingus a los resultados consolidados del Grupo se materializó en unos ingresos de 622 millones de euros y en un beneficio de las operaciones de 32 millones de euros. Si Aer Lingus se hubiera consolidado desde el 1 de enero de 2015, el Grupo habría declarado unos ingresos totales de 23.955 millones de euros y un beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales de 2.410 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015. A 31 de diciembre de 2015, el valor razonable de los activos y pasivos adquiridos tenía carácter provisional a la espera de que finalizase el ejercicio de valoración del inmovilizado material y de los derechos de aterrizaje.

El valor provisional de los activos y pasivos resultantes de la adquisición fue el siguiente:

€ million	Valor razonable
Inmovilizado material	721
Activos intangibles	
Marca	110
Derechos de aterrizaje ⁽¹⁾	172
Otros	40
Otros activos no corrientes	164
Efectivo y activos líquidos equivalentes	205
Otros depósitos remunerados corrientes	708
Deudores comerciales ⁽²⁾	54
Otros activos corrientes	66
Deudas financieras remuneradas	(406)
Acreedores y otras cuentas por pagar	(604)
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	(158)
Obligaciones de retribuciones a empleados	(9)
Pasivo por impuesto diferido	(35)
Activos netos identificables adquiridos	1.028

⁽¹⁾ Para los derechos de aterrizaje de vida útil indefinida, véase la nota 12.

⁽²⁾ El importe bruto contractual de deudores comerciales es de 55 millones de euros, de los que se espera cobrar un 98%.

El fondo de comercio se reconoce del siguiente modo:

€ million	
Contraprestación en efectivo ⁽¹⁾	1.351
Valor razonable provisional de activos netos identificables	1.028
Fondo de comercio provisional	323

⁽¹⁾ No existe contraprestación diferida ni contingente.

No se prevé que el fondo de comercio reconocido sea deducible a efectos fiscales.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

4. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Gastos de Combinación de negocios ⁽¹⁾	33	-
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición ⁽²⁾	(51)	-
Provisión por litigios del negocio de carga ⁽³⁾	35	-
Pérdidas por cambio de divisa ⁽⁴⁾	-	180
Gastos de reestructuración - personal ⁽⁵⁾	-	260
Reversión del deterioro de la Marca Iberia ⁽⁶⁾	-	(79)
Reconocidos como gastos de la explotación	17	361
Ganancia resultante de la venta de activos disponibles para venta ⁽⁷⁾	-	(83)
Total cargo excepcional antes de impuestos	17	278
Impuestos sobre partidas excepcionales	6	(144)
Crédito fiscal diferido neto ⁽⁸⁾	-	(269)
Total cargo/(abono) excepcional después de impuestos	23	(135)

⁽¹⁾ *Gastos de Combinación de negocios*

Se han reconocido gastos de transacción de 33 millones de euros en relación con la Combinación de negocios de Aer Lingus en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 (nota 3).

⁽²⁾ *Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición*

El 18 de agosto de 2015, Aer Lingus tenía una cartera de coberturas de flujos de caja relacionados con el combustible con un valor de mercado neto próximo a 99 millones de euros registrado en la partida Otras reservas del Balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Aer Lingus reclasificará el beneficio de Otras reservas.

El Grupo no reconoce los beneficios netos de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición dentro de Otras reservas en el Balance de situación, dando lugar a que a los costes de combustible no se les descuenten los beneficios netos de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, esto produjo una disminución del gasto de combustible de 51 millones de euros y 6 millones de euros en relación a cargos ficiales.

⁽³⁾ *Provisión por litigios*

La provisión por litigios representa la continuación de las demandas civiles presentadas contra British Airways en 2006. Esta provisión representa un caso resuelto contra British Airways en la demanda contra el negocio de carga, por un total de 35 millones de euros. El importe definitivo que será necesario para pagar el resto de demandas detalladas en la nota 19 está sujeto a una gran incertidumbre.

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014:

⁽⁴⁾ *Pérdidas por cambio de divisa*

Desde diciembre 2012 la repatriación de fondos de Venezuela ha sido limitada. A lo largo de 2013, Iberia reconoció ventas netas a 6,3 bolívares (CADIVI) por dólar estadounidense. El efectivo retenido al final de 2013 ascendió a 184 millones de euros.

De febrero a octubre de 2014 Iberia reconoció ventas netas a 11 bolívares por dólar estadounidense (SICAD I) ya que este era el tipo oficial al que Iberia estaba autorizada por el gobierno venezolano para repatriar dinero en efectivo. En el tercer trimestre de 2014, Iberia recibió fondos para el periodo de febrero a junio de 2014 a SICAD I y dadas las negociaciones en curso, el saldo retenido de 184 millones de euros de 2013 y enero de 2014 también se revaluaron a SICAD I. Se reconoció un cargo excepcional de 82 millones de euros.

Iberia fue incapaz de repatriar los fondos adicionales obtenidos antes de febrero de 2014 o con posterioridad a junio de 2014. Teniendo en cuenta esto y combinado con la falta de liquidez en Venezuela, la disminución en el precio del barril de Brent y la tasa de inflación reconocida por el gobierno del 65%, Iberia ha concluido que SICAD I ya no puede ser considerado como un tipo de cambio disponible en la práctica para la repatriación de los fondos. El siguiente tipo de cambio disponible a 31 de diciembre 2014 era la tasa SICAD II de 50 bolívares por dólar estadounidense que Iberia considera que refleja más fielmente la realidad económica. Esta tasa se ha aplicado desde noviembre de 2014. Todos los fondos retenidos, que suman 1,7 mil millones de bolívares se revaluaron a SICAD II resultando en un cargo excepcional adicional de 98 millones de euros. El saldo de efectivo retenido al 31 de diciembre 2014 era de 18 millones de euros. En relación a este cargo se reconoció un crédito fiscal de 54 millones de euros.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

4. PARTIDAS EXCEPCIONALES continuación

⁽⁵⁾ *Gastos de reestructuración*

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014, se reconocieron unos gastos de reestructuración de 260 millones de euros en relación con el Plan de Transformación de Iberia y el procedimiento de despido colectivo para pilotos y personal de tierra. En relación a este cargo se reconoció un crédito fiscal de 78 millones de euros.

⁽⁶⁾ *Reversión del deterioro de la Marca Iberia*

En 2014, se revertió el deterioro parcial de la Marca Iberia de 79 millones de euros realizado en 2012. Esto se produjo tras la aprobación del Plan de negocio a cinco años y la vuelta de Iberia a una posición rentable que apoyaba la reversión del deterioro de la Marca (nota 12). En relación a esta reversión se reconoció un cargo fiscal de 24 millones de euros.

⁽⁷⁾ *Ganancia resultante de la venta de activos disponibles para venta*

Durante el tercer trimestre de 2014, Iberia cerró un acuerdo para la liquidación de la operación de derivados financieros sobre su participación en Amadeus IT Holding, S.A. y vender dicha participación íntegramente. La operación de derivados financieros consistía en un *collar* sobre la participación de Iberia en Amadeus de 33.562.331 acciones ordinarias.

El periodo de liquidación comenzó en agosto de 2014 se realizó en tramos idénticos durante un periodo de 100 días hábiles bursátiles. A 31 de diciembre de 2014 Iberia había liquidado el 99% de la transacción y la ganancia resultante de 83 millones de euros fue reconocida dentro de la partida de Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta. En relación con esta transacción se reconoció también un crédito fiscal de 36 millones de euros.

⁽⁸⁾ *Activo por impuesto diferido neto*

Durante el ejercicio 2014, el Grupo reconoció un activo por impuesto diferido de 306 millones de euros relacionado con las pérdidas registradas por Iberia en 2013 y 2012. Este reconocimiento se basa en las expectativas de la Dirección de recuperar estas pérdidas con beneficios futuros. Esta recuperación prevista se basa en la mejora de los resultados operativos en el ejercicio anterior y en las proyecciones incluidas en el Plan de negocio.

Durante 2014, el gobierno español aprobó una serie de cambios en el marco de su Reforma Fiscal, entre ellos una reducción gradual del tipo del impuesto de sociedades del 30% al 25% y un cambio en las normas sobre utilización de pérdidas. Este fue el primer cambio del tipo impositivo desde el 2008. En relación a esta reducción se reconoció también un cargo fiscal de 37 millones de euros.

5. ESTACIONALIDAD

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

6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

a. Segmentos de negocio

British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus 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 cuatro (2014: tres) segmentos operativos declarables a efectos de presentación de los informes financieros, que se presentan como British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. Otras empresas del Grupo incluye las sociedades operativas.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

a. Segmentos de negocio

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

2015

Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo	Total
Ingresos						
Ingresos externos	15.862	4.412	1.962	622	-	22.858
Ingresos entre segmentos	53	352	-	-	145	550
Ingresos por segmento	15.915	4.764	1.962	622	145	23.408
Depreciación, amortización y deterioro	(1.053)	(206)	(13)	(27)	(8)	(1.307)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.914	247	160	35	(21)	2.335
Partidas excepcionales (nota 4)	(35)	-	-	(3)	21	(17)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.879	247	160	32	-	2.318
Gastos no operativos netos						(517)
Beneficios antes de impuestos						1.801

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

2014

Millones de euros	British Airways	Iberia	Vueling	Otras empresas del Grupo	Total
Ingresos					
Ingresos externos	14.456	3.989	1.725	-	20.170
Ingresos entre segmentos	37	279	-	107	423
Ingresos por segmento	14.493	4.268	1.725	107	20.593
Depreciación, amortización y deterioro	(1.027)	(76)	(11)	(3)	(1.117)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.215	50	141	(16)	1.390
Partidas excepcionales (nota 4)	-	(361)	-	-	(361)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	1.215	(311)	141	(16)	1.029
Gastos no operativos netos					(201)
Beneficios antes de impuestos					828

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Reino Unido	8.256	6.931
España	3.462	3.203
EE.UU.	3.447	2.893
Resto del mundo	7.693	7.143
	22.858	20.170

Activos por área

A 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.112	1.346
España	1.798	1.852
EE.UU.	26	14
Resto del mundo	736	34
Total	13.672	3.246

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
Total	11.784	2.438

7. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Gastos financieros		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(276)	(211)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(21)	(39)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	2	2
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	1	(5)
Abonos de divisa sobre activos financieros fijos	-	16
Total gastos financieros	(294)	(237)
Ingresos financieros		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	42	32
Total ingresos financieros	42	32
Cargo neto correspondiente a pensiones		
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(12)	(4)
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(12)	(4)

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

8. IMPUESTOS

El cargo fiscal para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 es de 285 millones de euros (2014: crédito de 175 millones de euros) y el tipo impositivo efectivo es del 20%.

Tras el anuncio de los presupuestos recientes del Reino Unido, se aprobaron leyes en el último trimestre del año que reducen 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. El efecto de la reducción del tipo del impuesto de sociedades es un crédito fiscal diferido de 83 millones de euros en la cuenta de resultados.

9. BENEFICIOS POR ACCIÓN

El número de acciones emitidas a 31 de diciembre de 2015 y 2014 asciende a 2.040.078.523 acciones ordinarias con un valor nominal de 0,50 euros por acción.

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	2.034	2.036
Número medio ponderado de acciones a efectos de los beneficios diluidos por acción	2.160	2.162

Céntimos de €	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Beneficio básico por acción	73,5	48,2
Beneficio diluido por acción	70,4	46,4

10. DIVIDENDOS

Millones de euros	2015	2014
Dividendo declarado en efectivo		
Dividendo a cuenta de 10 céntimos de euro por acción	(203)	-
Dividendo propuesto en efectivo		
Dividendo complementario de 10 céntimos de euro por acción	(204)	-

El dividendo complementario propuesto consistiría en 5 céntimos de euro por acción con cargo al beneficio del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2015 y de 5 céntimos de euro por acción con cargo a la reserva por prima de emisión.

El dividendo complementario propuesto está sujeto a su aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y no se reconoce como pasivo a 31 de diciembre de 2015.

11. 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	1.937	168
Altas mediante Combinación de negocios	721	645
Bajas	(248)	(36)
Reclasificaciones	(96)	12
Depreciación, amortización y deterioro	(1.227)	(75)
Movimientos por cambio de divisas	801	94
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2015	13.672	3.246

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

11. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL continuación

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2014	10.228	2.196
Altas	2.499	138
Bajas	(404)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(1.152)	(44)
Reversión del deterioro	-	79
Movimientos por cambio de divisas	613	69
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2014	11.784	2.438

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado pero no previsto en las cuentas asciende a 16.091 millones de euros (31 de diciembre de 2014: 11.604 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.

12. REVISIÓN DEL DETERIORO

A continuación se presentan los importes contables del activo intangible con duración indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las tres unidades generadoras de efectivo (UGE) del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2015					
Iberia					
A 1 de enero de 2015	-	423	306	253	982
Traspaso a Avios	-	-	-	(253)	(253)
A 31 de diciembre de 2015	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2015	51	840	-	-	891
Movimientos por cambio de divisas	5	61	-	-	66
A 31 de diciembre de 2015	56	901	-	-	957
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2015	28	89	35	-	152
Aer Lingus					
A 1 de enero de 2015	-	-	-	-	-
Altas mediante Combinación de negocios	323	62	110	-	495
A 31 de diciembre de 2015	323	62	110	-	495
Avios					
A 1 de enero de 2015	-	-	-	-	-
Traspaso de Iberia	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2015	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2015	407	1.475	451	253	2.586

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

12. REVISIÓN DEL DETERIORO continuación

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2014					
Iberia					
A 1 de enero de 2014	-	423	227	253	903
Reversión del deterioro	-	-	79	-	79
A 31 de diciembre de 2014	-	423	306	253	982
British Airways					
A 1 de enero de 2014	48	789	-	-	837
Altas	-	1	-	-	1
Movimientos por cambio de divisas	3	50	-	-	53
A 31 de diciembre de 2014	51	840	-	-	891
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2014	28	89	35	-	152
A 31 de diciembre de 2014	79	1.352	341	253	2.025

Durante el ejercicio, el Grupo adquirió Aer Lingus, que se ha identificado como una UGE consistente con las otras aerolíneas del Grupo. Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, el Grupo no llevó a cabo un análisis del deterioro para la UGE de Aer Lingus, ya que las asignaciones del valor razonable se habían completado de manera provisional (nota 3). A falta de indicadores de deterioro, no se considera necesario llevar a cabo un análisis de deterioro a 31 de diciembre de 2015, ya que el fondo de comercio y otros activos intangibles de vida indefinida se han asignado de manera provisional.

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE se han medido en base a su valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados, usando la metodología de derechos para las marcas. Las proyecciones de flujos de caja se basan en el Plan de negocio aprobado por el Consejo de Administración para un periodo de cinco años. Los flujos de caja extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la UGE.

Cada año el Grupo elabora y aprueba planes de negocio a cinco años. Estos planes fueron aprobados en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja que se han empleado en los cálculos de valor en uso de los planes de negocio reflejan toda la reestructuración que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos alcanzados.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

12. REVISIÓN DEL DETERIORO continuación

Principales hipótesis

Para cada una de las UGE, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes.

Por ciento	2015		
	British Airways	Iberia	Vueling
Margen operativo ajustado por arrendamientos	12-15	8-14	12-15
Crecimiento medio anual de los AKO	2-3	7	10
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,5	2,0	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	8,6	9,7	10,3

Por ciento	2014		
	British Airways	Iberia	Vueling
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,5	2,2	2,2
Tasa de descuento antes de impuestos	10,0	10,2	12,5

El margen operativo ajustado por arrendamientos de flota es el resultado operativo medio anual ajustado por los costes de arrendamientos operativos, expresado como porcentaje de los ingresos a lo largo del Plan de Negocio a 2020. Se expresa como un rango de porcentajes y está basado en la evolución histórica, las expectativas de la Dirección sobre el desarrollo del mercado y la incorporación de riesgos en las estimaciones de flujo de efectivo.

El crecimiento de los AKO es el incremento medio anual a lo largo del Plan de Negocio, basado en la evolución histórica y las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (*fuentes: Oxford Economics/Haver Analytics*). Se modifica de tiempo en tiempo para reflejar el riesgo de mercado específico.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y sus UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en línea generales en las deudas financieras remuneradas del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo futuros. El cambio en la tasa de descuento para el 2015 refleja una reducción de las tasas libres de riesgo y la bajada de los costes de financiación.

El análisis de deterioro de la UGE de Avios se basó en un cálculo de valor en uso con una tasa de crecimiento a largo plazo asumida del 2,4% y una tasa de descuento antes de impuestos del 9,1%.

Resumen de los resultados

En 2015, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de sus UGE, a excepción de Aer Lingus, y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. En consecuencia, no se realizaron nuevas pruebas de las marcas, los programas de fidelización de clientes o de los derechos de aterrizaje.

La prueba de deterioro de la Marca Iberia fue objeto de una nueva evaluación en 2014, a la vista de la diferencia positiva entre el importe recuperable de la UGE de Iberia y su valor contable. En el marco de esta nueva evaluación, se determinó el importe recuperable de la Marca Iberia usando la metodología de derechos (royalties), con una tasa de royalty del 0,60%. Con esta metodología, el importe recuperable de la UGE de Iberia era de 6.400 millones de euros. Individualmente y combinadas, las pruebas de valor en uso de la UGE de Iberia y de la Marca Iberia respaldaban la reversión del deterioro original de 79 millones de euros. En 2014, esta reversión se registró como un abono excepcional dentro de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de Resultados.

Sensibilidades

Se han tenido en cuenta sensibilidades adicionales para el conjunto de las UGE.

Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre cualquiera de las UGE del Grupo provocaría que los importes contables excedan los importes recuperables.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

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

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 5 millones de euros corresponden a tres aviones Boeing 737-400 y nueve motores de Boeing 737-400 que se han parado y puesto a la venta. Estos se han contabilizado al coste menos la depreciación acumulada y el deterioro del valor. Los cargos por deterioro reconocidos en la Cuenta de Resultados en relación con estos activos durante el ejercicio ascendieron a 5 millones de euros (2014: cero). Estos activos se incluyen en el segmento operativo de British Airways y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 31 de diciembre de 2015.

Se vendieron activos mantenidos para la venta con un valor neto contable de 17 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre 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, y 6 millones de euros correspondientes a la venta de cinco motores de Boeing 737, resultando en una pérdida de 4 millón de euros.

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

14. **INSTRUMENTOS FINANCIEROS**

a. **Activos y pasivos financieros por categoría**

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre de 2014 por tipo y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre 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	
Activos no corrientes					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	74	-	74
Instrumentos financieros derivados	-	62	-	-	62
Otros activos no corrientes	345	-	-	20	365
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.196	-	-	-	1.196
Otros activos corrientes	545	-	-	690	1.235
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	5	5
Instrumentos financieros derivados	-	198	-	-	198
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.947	-	-	-	2.947
Efectivo y activos líquidos equivalentes	2.909	-	-	-	2.909
Pasivos financieros					
Millones de euros	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance	
Pasivos no corrientes					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	7.498	-	-	7.498
Instrumentos financieros derivados	-	-	282	-	282
Otros pasivos a largo plazo	-	10	-	213	223
Pasivos corrientes					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	1.132	-	-	1.132
Acreeedores y otras cuentas a pagar	-	3.442	-	361	3.803
Instrumentos financieros derivados	-	-	1.328	-	1.328

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

a. Activos y pasivos financieros por categoría

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	
Activos no corrientes					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	84	-	84
Instrumentos financieros derivados	-	80	-	-	80
Otros activos no corrientes	167	-	-	21	188
Activos corrientes					
Deudores comerciales	1.252	-	-	-	1.252
Otros activos corrientes	244	-	-	358	602
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	11	7	18
Instrumentos financieros derivados	-	178	-	-	178
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.416	-	-	-	3.416
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.528	-	-	-	1.528

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	5.904	-	5.904
Instrumentos financieros derivados	-	-	359	359
Otros pasivos a largo plazo	-	7	219	226
Pasivos corrientes				
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; y

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

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

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

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 en mercados OTC (*over-the-counter*) 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.

En el ejercicio comparativo, 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 31 de diciembre de 2015 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
Activos financieros					
Activos financieros disponibles para la venta	9	-	65	74	74
Derivados ⁽¹⁾	-	260	-	260	260
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas	2.102	7.248	-	9.350	8.630
Derivados ⁽²⁾	-	1.610	-	1.610	1.610

⁽¹⁾ La parte corriente de activos financieros derivados es de 198 millones de euros.

⁽²⁾ La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 1.328 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2014:

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

⁽¹⁾ La parte corriente de activos financieros derivados es de 178 millones de euros.

⁽²⁾ La parte corriente de pasivos financieros derivados es de 1.313 millones de euros.

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

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

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

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	31 de diciembre 2015	31 de diciembre 2014
Saldo inicial del ejercicio	65	22
Ganancias reconocidas en la Cuenta de resultados ⁽¹⁾	-	1
Ganancias reconocidas en el Resultado global ⁽²⁾	-	48
Liquidaciones	(5)	(7)
Movimientos por cambio de divisas	5	1
Saldo final del ejercicio	65	65

⁽¹⁾Incluido en Abono neto correspondiente a activos financieros disponibles para la venta en la Cuenta de resultados.

⁽²⁾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 en el periodo anterior constituye un hecho de naturaleza no recurrente.

15. DEUDAS

Millones de euros	31 de diciembre 2015	31 de diciembre 2014
Corrientes		
Préstamos bancarios y otros	576	164
Arrendamientos financieros	556	549
	1.132	713
No corrientes		
Préstamos bancarios y otros	2.176	1.069
Arrendamientos financieros	5.322	4.835
	7.498	5.904

En mayo de 2015, el Grupo realizó una emisión de bonos por importe de 155 millones de euros; 70 millones de euros con un cupón del 3,5% pagadero en 2022, 55 millones de euros con un cupón del 3,75% pagadero en 2025, 15 millones de euros con un cupón del 2,5% pagadero en 2018 y 10 millones de euros con un cupón del 3,5% pagadero en 2022.

El 12 de noviembre de 2015, el Grupo emitió dos tramos de bonos senior no garantizados convertibles en acciones ordinarias de IAG. El primer tramo tiene un principal de 500 millones de euros, generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2020, con un cupón del 0,25%. El segundo tramo tiene un principal de 500 millones de euros, generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2022, con un cupón del 0,625%. El precio de conversión para ambos tramos se fijó con una prima del 62,5% respecto al precio de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo mantiene una opción para reembolsar cada tramo de bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. Los bonos incorporan protección de dividendos, y a 31 de diciembre de 2015, 36.208.923 opciones relacionadas con estos bonos continuaban pendientes de liquidación.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

16. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el ejercicio se concedieron 5.050.853 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 ejercicio son los siguientes:

Volatilidad prevista del precio de la acción: 30%
Vida esperada de las opciones: 2,4 años
Precio medio ponderado de la acción: 5,50 libras esterlinas

El Grupo también realizó adjudicaciones en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Incentive Award Deferral Plan, IADP*), a tenor del cual se adjudicaron 1.918.323 acciones condicionadas durante el ejercicio.

17. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA 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 a nuevos partícipes.

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2015			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	9.916	17.997	429	28.342
Valor actual de los pasivos del plan	(8.405)	(18.460)	(805)	(27.670)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.511	(463)	(376)	672
Efecto del techo de activos	(561)	-	-	(561)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
31 de diciembre 2015	950	(463)	(388)	99
Representado por:				
Activos afectos a los planes				957
Obligaciones de retribuciones a empleados				(858)
				99

Millones de euros	A 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 de planes	(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 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 ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

17. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS continuación

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones actuariales a 31 de diciembre de 2015 fueron las siguientes:

Porcentaje anual	APS		NAPS	
	31 de diciembre 2015	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2015	31 de diciembre 2014
Inflación (IPC)	1,85	1,85	2,00	1,95
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	2,85	2,85	3,00	2,95
Incremento del salario (según la Inflación de Precios Minoristas)	2,85	2,85	3,00	2,95
Tasa de descuento	3,60	3,45	3,85	3,80

Las contribuciones a los APS y NAPS se determinaron mediante una valoración actuarial realizada el 31 de marzo de 2012 utilizando supuestos y metodologías acordadas con los administradores de cada plan.

18. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2015	771	895	552	135	118	2,471
Provisiones registradas durante el ejercicio	286	93	25	147	56	607
Alta mediante Combinación de negocios	73	7	67	8	3	158
Utilizadas durante el ejercicio	(182)	(237)	(24)	(36)	(77)	(556)
Reversiones y otros movimientos	(30)	(22)	(51)	(19)	(23)	(145)
Actualización de descuento	4	5	10	1	1	21
Diferencias de cambio	91	3	-	(1)	5	98
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2015	1.013	744	579	235	83	2.654
Desglose:						
Corrientes	174	198	69	118	46	605
No corrientes	839	546	510	117	37	2.049

19. PASIVOS CONTINGENTES

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes y garantías que, a 31 de diciembre de 2015, ascendían a 172 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:

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

19. PASIVOS CONTINGENTES continuación

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 contra British Airways se anuló parcialmente tras la apelación al Tribunal General de la Unión Europea y British Airways fue notificada de que la multa le sería devuelta al completo. Aún se desconoce cuáles serán los próximos pasos de la Comisión Europea. La decisión original ha provocado que un gran número de demandantes, que han entablado procesos en los tribunales ingleses, 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 al resto de aerolíneas que supuestamente han participado en las prácticas anticompetitivas para sufragar dichos daños y perjuicios, en caso de concederse en el marco de estos procesos judiciales.

El Grupo también es parte en litigios similares entablados en otras jurisdicciones, como Alemania, los Países Bajos 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.

Actualmente no podemos determinar si el Grupo tiene una obligación actual derivada de este suceso pasado.

Otros

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 las operaciones.

20. 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	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas	8	16
Ventas a accionistas significativos	29	-
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas	57	59
Compras a accionistas significativos	61	-

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

Millones de euros	31 de diciembre de	31 de diciembre de
	2015	2014
Cuentas por cobrar de partes vinculadas		
Importes debidos por empresas asociadas	3	6
Importes debidos por accionistas significativos	1	-
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes debidos a empresas asociadas	3	6
Importes debidos a accionistas significativos	4	-

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2014: cero).

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS continuación
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

20. 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	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2015	2014
Salario base, honorarios y otros beneficios		
Retribución del Consejo de Administración	15	13
Retribución del Comité de Dirección	22	18

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

La Compañía proporciona seguros de vida a todos los Consejeros Ejecutivos y al Comité de Dirección. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía realizó aportaciones por 72.000 euros (2014: 48.000 euros).

A 31 de diciembre de 2015, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 9 millones de euros (2014: 7 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2015 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2014: cero).

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 25 de febrero de 2016, declaran que, según su leal saber y entender, los Estados Financieros Consolidados Resumidos del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015 se han elaborado conforme a los principios de contabilidad aplicables (NIC 34 adoptada por la Unión Europea), presentan la imagen fiel de los activos, 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* (regulación inglesa), incluyendo una explicación de los eventos importantes del ejercicio, una descripción de los riesgos e incertidumbres principales y una relación de las transacciones importantes con partes vinculadas.

25 de febrero de 2016

Antonio Vázquez Romero
Presidente

Martin Faulkner Broughton
Vicepresidente

William Matthew Walsh
Consejero Delegado

César Alierta Izuel

Patrick Jean Pierre Cescau

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

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	Total a 31 de diciembre 2015	Total a 31 de diciembre 2014	Variaciones desde 31 de diciembre de 2014	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	34	34	68	61	7	2	-
Airbus A320	66	156	222	172	50	101	128
Airbus A321	26	17	43	36	7	18	-
Airbus A330-200	4	-	4	-	4	12	7
Airbus A330-300	3	9	12	8	4	2	-
Airbus A340-300	7	-	7	7	-	-	-
Airbus A340-600	4	13	17	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	-	-	-	43	57
Airbus A380	10	-	10	8	2	2	7
Boeing 737-400	-	-	-	5	(5)	-	-
Boeing 747-400	40	-	40	43	(3)	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	3	-	-	-
Boeing 767-300	12	-	12	14	(2)	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	12	12	-	-	-
Boeing 787-800	8	-	8	8	-	1	-
Boeing 787-900	5	-	5	-	5	16	18
Boeing 787-1000	-	-	-	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	9	3	12	11	1	2	15
Total del Grupo	287	242	529	459	70	211	232

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 11 aviones (2014: 20) fuera de servicio.

Un total de 19 aviones bajo arrendamiento operativo fueron adquiridos a través de Combinación de negocio en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015.