

# Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 24 de febrero de 2017, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016,

## Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 620 millones de euros antes de partidas excepcionales (2015: 530 millones de euros).
- El impacto neto en beneficios de las operaciones por cambio de divisa del trimestre fue adverso en 88 millones de euros.
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre disminuyeron un 12,7%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 4,3%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales disminuyeron un 8,8% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 0,8%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre disminuyeron un 26,6%, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 21,0%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio fue de 2.535 millones de euros (2015: 2.335 millones de euros), un aumento del 8,6%.
- El efecto cambiario neto del ejercicio fue adverso en 460 millones de euros.
- Los ingresos del ejercicio disminuyeron un 1,3% hasta 22.567 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 5,4% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio disminuyeron un 26,8% antes de partidas excepcionales, un 25,8% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales disminuyeron un 4,1%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 0,5%.
- El efectivo se situó en 6.428 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, lo que supone un aumento de 572 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2015.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,1 hasta 1,8 veces.
- El beneficio después de impuestos se situó en 1.952 millones de euros, lo que supone un aumento del 28,8% y el beneficio diluido por acción aumentó un 25,7%.

## Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>19.924</b>	20.330	(2,0)%
Total ingresos	<b>22.567</b>	22.858	(1,3)%
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>2.535</b>	2.335	8,6 %
Partidas excepcionales	<b>(51)</b>	(17)	200,0 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	<b>2.484</b>	2.318	7,2 %
Beneficio después de impuestos	<b>1.952</b>	1.516	28,8 %
Beneficio diluido por acción (céntimos de €)	<b>88,5</b>	70,4	25,7 %
Dividendo complementario por acción (céntimos de €) <sup>1</sup>	<b>23,5</b>	20,0	17,5 %

Indicadores operativos	31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>298.431</b>	272.702	9,4 %
Coefficiente de ocupación (%)	<b>81,6</b>	81,4	0,2pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,68</b>	7,46	(10,4)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,08</b>	5,30	(4,1)%

	31 de diciembre		
	2016	2015	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	<b>6.428</b>	5.856	9,8 %
Deuda neta ajustada <sup>2</sup>	<b>8.159</b>	8.510	(4,1)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR <sup>2</sup>	<b>1,8</b>	1,9	(0,1pts)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>2</sup>	<b>51%</b>	54%	(3pts)

<sup>1</sup> 2016 incluye un dividendo complementario propuesto de 12,5 céntimos de euro por acción, previa aprobación en la Junta General Ordinaria.

<sup>2</sup> Véase la definición en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

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

“En el trimestre, obtuvimos un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 620 millones de euros, por encima del beneficio de las operaciones de 530 millones de euros del año pasado, con una mejoría en nuestra tendencia subyacente de ingresos de pasaje.

“Han sido unos buenos resultados en un entorno difícil, con un beneficio de las operaciones para todo el año de 2.535 millones de euros antes de partidas excepcionales, lo que representa una subida del 8,6% con respecto al año pasado.

"Nuestro rendimiento se vio afectado por un efecto cambiario adverso de 460 millones de euros. Esto fue debido, en concreto, a la devaluación de la libra esterlina tras el referéndum británico. Sin embargo, a pesar de esto, hemos realizado avances positivos y hemos aprovechado los logros de nuestros primeros cinco años.

"En 2016 hemos llevado a más de 100 millones de pasajeros, el doble del número que British Airways e Iberia llevaron en 2010, un año antes de que se fundó IAG.

"Estamos comprometidos en proporcionar un dividendo sostenible para nuestros accionistas y nos complace informarles que el Consejo va a proponer un dividendo final para los accionistas de 12,5 céntimos de euro por acción, lo que se traduce en un dividendo anual de 23,5 céntimos de euro, previa aprobación de los accionistas en nuestra Junta General Ordinaria de junio.

"Hoy también les informamos de que a lo largo de 2017 tenemos la intención de llevar a cabo una recompra de acciones de 500 millones de euros que se podría implementar a través de uno o más programas de recompra de acciones. Tenemos una gran confianza en las perspectivas de futuro de IAG y vamos a incrementar la rentabilidad de efectivo a nuestros accionistas."

### **Perspectivas de negocio:**

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera generar una mejora en el beneficio de las operaciones frente al año anterior.

Este anuncio contiene información privilegiada y es presentada de acuerdo con las obligaciones de la Compañía en el marco del Reglamento sobre abuso del mercado (UE) nº 596/2014.

*Enrique Dupuy, Director Financiero, (responsable de la publicación de este anuncio).*

### **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 2015; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

Relaciones con Inversores IAG  
Waterside (HAA2)  
PO Box 365  
Harmondsworth  
Middlesex  
UB7 0GB

Tfno.: +44 (0)208 564 2900  
[Investor.relations@iagroup.com](mailto:Investor.relations@iagroup.com)

## Cuenta de resultados consolidada

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	19.924		19.924	20.330		20.330	(2,0)%
Ingresos de carga	1.022		1.022	1.094		1.094	(6,6)%
Otros ingresos	1.621		1.621	1.434		1.434	13,0 %
<b>Total ingresos</b>	<b>22.567</b>		<b>22.567</b>	<b>22.858</b>		<b>22.858</b>	<b>(1,3)%</b>
Gastos de personal	4.731	93	4.824	4.905		4.905	(3,5)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.873	(42)	4.831	6.082	(51)	6.031	(19,9)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.664		2.664	2.571		2.571	3,6 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	2.151		2.151	1.882		1.882	14,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.701		1.701	1.395		1.395	21,9 %
Propiedad, TI y otros gastos	870		870	765	68	833	13,7 %
Gastos comerciales	896		896	912		912	(1,8)%
Depreciación, amortización y deterioro	1.287		1.287	1.307		1.307	(1,5)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	759		759	659		659	15,2 %
Diferencias de tipo de cambio	100		100	45		45	122,2 %
Gastos totales de las operaciones	20.032	51	20.083	20.523	17	20.540	(2,4)%
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>2.535</b>	<b>(51)</b>	<b>2.484</b>	<b>2.335</b>	<b>(17)</b>	<b>2.318</b>	<b>8,6 %</b>
Gastos no operativos netos	(122)		(122)	(517)		(517)	(76,4)%
Beneficio antes de impuestos	2.413	(51)	2.362	1.818	(17)	1.801	32,7 %
Impuestos	(423)	13	(410)	(279)	(6)	(285)	51,6 %
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>1.990</b>	<b>(38)</b>	<b>1.952</b>	<b>1.539</b>	<b>(23)</b>	<b>1.516</b>	<b>29,3 %</b>

  

Indicadores operativos	2016 <sup>2</sup>	2015 <sup>2</sup>	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	298.431	272.702	9,4 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	243.474	221.996	9,7 %
Coefficiente de ocupación (%)	81,6	81,4	0,2pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.454	5.293	3,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	100.675	88.333	14,0 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	849	874	(2,9)%
Despegues	708.615	660.438	7,3 %
Horas bloque (horas)	2.067.980	1.867.905	10,7 %
Plantilla media equivalente	63.387	60.862	4,1 %
Aviones en servicio	548	529	3,6 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,18	9,16	(10,6)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,68	7,46	(10,4)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,74	20,67	(9,3)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,63	2,23	(26,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,30	(4,1)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,71	7,53	(10,8)%

1 La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual. Véase la nota 2 para más detalles.

2 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 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	4.579		4.579	5.045		5.045	(9,2)%
Ingresos de carga	279		279	296		296	(5,7)%
Otros ingresos	437		437	398		398	9,8 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.295</b>		<b>5.295</b>	<b>5.739</b>		<b>5.739</b>	<b>(7,7)%</b>
Gastos de personal	1.075	82	1.157	1.306		1.306	(17,7)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.091	(4)	1.087	1.429	(27)	1.402	(23,7)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	653		653	701		701	(6,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	488		488	495		495	(1,4)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	443		443	306		306	44,8 %
Propiedad, TI y otros gastos	198		198	209	6	215	(5,3)%
Gastos comerciales	185		185	216		216	(14,4)%
Depreciación, amortización y deterioro	316		316	370		370	(14,6)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	222		222	178		178	24,7 %
Diferencias de tipo de cambio	4		4	(1)		(1)	(500,0)%
Gastos totales de las operaciones	4.675	78	4.753	5.209	(21)	5.188	(10,3)%
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>620</b>	<b>(78)</b>	<b>542</b>	<b>530</b>	<b>21</b>	<b>551</b>	<b>17,0 %</b>
Gastos no operativos netos	12		12	(268)		(268)	(104,5)%
Beneficio antes de impuestos	632	(78)	554	262	21	283	141,2 %
Impuestos	(101)	15	(86)	62	(9)	53	(262,9)%
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>531</b>	<b>(63)</b>	<b>468</b>	<b>324</b>	<b>12</b>	<b>336</b>	<b>63,9 %</b>
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2016<sup>2</sup></b>			<b>2015<sup>2</sup></b>			<b>Incr. / (dism.)</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	72.075			69.321			4,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	57.748			55.849			3,4 %
Coeficiente de ocupación (%)	80,1			80,6			(0,5pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.468			1.422			3,2 %
Cifras de pasajeros (miles)	23.150			22.131			4,6 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	306			236			29,6 %
Despegues	163.904			166.701			(1,7)%
Horas bloque (horas)	489.388			472.624			3,5 %
Plantilla media equivalente	64.093			63.496			0,9 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,93			9,03			(12,2)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	6,35			7,28			(12,7)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	19,01			20,82			(8,7)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,51			2,06			(26,6)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	4,97			5,45			(8,8)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	6,49			7,51			(13,7)%

1 La cuenta de resultados consolidada del periodo anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual.

2 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

## Análisis financiero

### Datos de IATA sobre el crecimiento

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año y registró un aumento en la demanda. Se observó una tendencia alcista en la última parte del año tras las dificultades vividas durante los seis primeros meses, marcados por los ataques terroristas y la inestabilidad política. Las tarifas medias descendieron gracias al abaratamiento del combustible.

La capacidad total aumentó un 6,2% y las regiones con crecimientos más fuertes fueron Oriente Medio, Europa, África y Asia, registrándose un descenso de los coeficientes de ocupación en Oriente Medio. Norteamérica tuvo el coeficiente de ocupación más alto, aunque este descendió 0,4 puntos. El coeficiente de ocupación total mejoró 0,1 puntos hasta el 80,5%.

### Datos de IATA sobre el crecimiento

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016	Capacidad AKO	Coefficiente de ocupación de pasajeros	Incr/ (dism.)
Europa	4,4%	82,4	0,2 pts
Norteamérica	3,7%	83,5	(0,4) pts
Latinoamérica	1,9%	80,8	1,3 pts
África	6,3%	68,6	0,1 pts
Oriente Medio	13,5%	74,7	(1,6) pts
Asia-Pacífico	8,1%	79,7	0,8 pts
<b>Mercado total</b>	<b>6,2%</b>	<b>80,5</b>	<b>0,1</b>

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

### Capacidad de IAG

IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), un 4,3% en 2016, cifra que incluye a Aer Lingus desde el 1 de enero en el cálculo de 2015. Con la excepción de África, Oriente Medio y el Sur de Asia, la capacidad de IAG se incrementó en todas las regiones en respuesta a la expansión continua de Vueling y Aer Lingus, al restablecimiento de rutas en el marco del Plan de Futuro de Iberia y a los nuevos destinos y los aviones de mayor capacidad de British Airways.

El coeficiente de ocupación de IAG fue del 81,6%, un porcentaje superior a la media de IATA y estable con respecto al año pasado.

### Segmentos de mercado

Nuestros coeficientes de ocupación en los mercados **Domésticos y Europeo** mejoraron en ambas regiones, pero siguen siendo inferiores a la media europea anunciada por IATA. El Grupo puso en marcha 74 nuevas rutas dentro de Europa, incluyendo Londres-Inverness, Madrid-Marsella, París-Venecia y Dublín-Florenca.

### Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016	AKO incr./ (dism.)	Coefficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	4,0%	81,3	3,2 pts
Europa	7,6%	79,9	0,8 pts
Norteamérica	4,6%	83,0	(1,1) pts
Latinoamérica y Caribe	1,0%	83,1	0,0 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(2,7%)	79,5	0,9 pts
Asia-Pacífico	11,3%	82,5	(0,7) pts
<b>Total red</b>	<b>4,3%</b>	<b>81,6</b>	<b>0,2 pts</b>

**Norteamérica** siguió representando el mayor porcentaje de la red de IAG, alcanzando casi el 30%, y se caracterizó por unos elevados coeficientes de ocupación, si bien estos descendieron levemente hasta el 83%. La capacidad se aumentó a través de la expansión de Aer Lingus, que incorporó tres nuevas rutas a Los Ángeles, Newark en Nueva Jersey y Hartford en Connecticut. British Airways también lanzó rutas a San José en California y a Nueva York JFK desde Londres Gatwick.

En **Latinoamérica y el Caribe**, la capacidad se mantuvo prácticamente igual. British Airways lanzó dos nuevos destinos; Lima en Perú y San José en Costa Rica, mientras que Iberia restableció sus vuelos a San Juan en Puerto Rico. El coeficiente de ocupación en esta región permaneció constante y se situó dos puntos por encima de la media del sector.

IAG redujo su capacidad en **África, Oriente Medio y Sur de Asia** debido a la caída de la demanda por los acontecimientos geopolíticos. Este año, se redujeron los vuelos a Angola, Nigeria, Marruecos, Túnez y Uganda. También se registraron descensos derivados del efecto del año completo de las reducciones aplicadas el pasado año en Entebbe, Senegal y Gambia. Se reforzó la capacidad en Sudáfrica, ya que Iberia restableció su ruta a Johannesburgo y British Airways lanzó una ruta a Ciudad del Cabo desde Londres Gatwick. El coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el incremento de la capacidad se debió al efecto en el año completo de los cambios en la red y los aviones realizados por British Airways el año pasado en Kuala Lumpur, Singapur y Haneda. En 2016, Iberia abrió sus nuevas rutas a Tokio y Shanghai. Los coeficientes de ocupación aumentaron hasta el 82,5% en la región, una de las más altas dentro de la red de IAG.

## Adquisiciones

En 2016, los resultados del Grupo incorporan las cifras de Aer Lingus en el ejercicio completo. Aer Lingus fue adquirida el 18 de agosto de 2015; por lo tanto, la comparativa con los resultados del Grupo en 2015 únicamente integra a Aer Lingus desde la fecha de adquisición. Los indicadores expresados en base comparable incluyen el ejercicio completo de Aer Lingus en la base comparativa de 2015.

## 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 como si hubiesen sido generados con los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro, principalmente los de British Airways y Avios, 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 por la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión a euros 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 2.995 millones de euros, 460 millones de euros más 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.)
<b>Ingresos declarados</b>		
Impacto de las conversiones		(1.781)
Impacto de las transacciones		532
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos</b>		(1.249)
<b>Gastos operativos declarados</b>		
Impacto de las conversiones		1.523
Impacto de las transacciones		(734)
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones</b>		789
<b>Beneficio de las operaciones declarado</b>		
Impacto de las conversiones		(258)
Impacto de las transacciones		(202)
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones</b>		(460)
	<b>2016</b>	Incr./ (dism.)
<b>Conversión (media)</b>		
GBP a EUR	<b>1,23</b>	(10,2%)
<b>Transacción</b>		
GBP a EUR	<b>1,23</b>	(10,2%)
EUR a USD	<b>1,11</b>	(0,9%)
GBP a USD	<b>1,36</b>	(11,7%)

## Ingresos

Millones de euros	2016	Año sobre año	Incr./ (dism.) <b>Por AKO a tipos de cambio constantes</b>
Ingresos de pasaje	<b>19.924</b>	(2,0%)	<b>(5,4%)</b>
Ingresos de carga	<b>1.022</b>	(6,6%)	
Otros ingresos	<b>1.621</b>	13,0%	
<b>Ingresos totales</b>	<b>22.567</b>	(1,3%)	

### Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo descendieron un 2,0%, con un efecto cambiario adverso de 5,6 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 9,4%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) descendieron un 5,4% a causa de la caída del *yield* (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), con un ligero incremento de 0,2 puntos en el coeficiente de ocupación. Incluyendo los resultados de Aer Lingus desde el 1 de enero de 2015, en base comparable, los ingresos unitarios de pasaje descendieron un 5,6%.

En el primer semestre de 2016, el *yield* descendió a causa del efecto sobre la demanda del aumento en la frecuencia de atentados terroristas (París, Bruselas y Niza) y por la presión sobre las tarifas a consecuencia de los bajos precios del combustible. El descenso de los precios del combustible incidió en las rutas relacionadas con el petróleo y estimuló el crecimiento de la capacidad en el sector, lo que debilitó la demanda en algunas áreas, sobre todo en Latinoamérica, África y Oriente Medio. La evolución de los ingresos en el Grupo fue más positiva en los mercados Domésticos y Europeo.

La debilidad económica en Latinoamérica, junto con el crecimiento de la capacidad del sector en Norteamérica, influyó en la evolución interanual de los ingresos unitarios de pasaje de Iberia y British Airways. Aer Lingus prosiguió con la expansión de sus actividades en Norteamérica a través de Dublín, aprovechando la fortaleza de su red de corto radio.

Durante el periodo de verano, los ingresos de British Airways se vieron afectados por el voto del Reino Unido a favor de abandonar la UE, que generó incertidumbre económica en las fechas previas y posteriores al referéndum. Durante el verano también se observó un mayor número de huelgas de controladores aéreos en Europa que contribuyeron a los considerables problemas operativos temporales que registró Vueling. Los resultados operativos de Vueling se recuperaron y estabilizaron en el cuarto trimestre.

En resumen, los ingresos vivieron una situación difícil en 2016 y, aunque los ingresos unitarios de pasaje cayeron con respecto al año pasado, se registró una mejoría de la tendencia hacia el final del periodo. A pesar del descenso de las tarifas, el margen operativo del Grupo mejoró gracias a los efectos beneficiosos derivados del abaratamiento del combustible.

En conjunto, el Grupo transportó más de 100 millones de pasajeros, lo que supone un aumento de 12 millones con respecto a 2015, y el coeficiente de ocupación mejoró en tres de las cuatro aerolíneas.

### Ingresos de carga

El competitivo entorno comercial en el sector del transporte aéreo de carga continuó en 2016. La oferta global de las flotas de cargueros y de los aviones de pasajeros de última generación volvió a superar a la demanda de transporte general de mercancías. El volumen de carga medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) se incrementó un 3%, con un descenso del yield del 9,3% a tipos de cambio constantes. IAG Cargo siguió centrándose en el crecimiento de los productos premium y pudo incrementar su cuota de ingresos en el mercado este año a pesar de los retos a los que se enfrentó el sector. IAG Cargo también integró a Aer Lingus para ampliar su red y ofrecer nuevos productos, como su producto líder de *Constant Climate*.

### Otros ingresos

Esta partida incluye el programa BA Holidays, el canje de productos de Avios y los puntos de venta de terceros, el mantenimiento y las actividades de handling. La partida de Otros ingresos aumentó un 13,0%, por el aumento de la actividad de BA Holidays y del negocio de mantenimiento a terceros de Iberia. El negocio de MRO realizó más revisiones de mantenimiento pesado en 2016 con respecto a 2015. Los ingresos de Avios aumentaron, reflejando un mayor número de puntos vendidos a socios financieros y un mayor volumen de canjes de productos.

Los ingresos totales del Grupo se redujeron un 1,3% (o un 5,8% en base comparable), lastrados por la depreciación de la libra esterlina y el descenso de los ingresos de pasaje y carga a causa de la caída del *yield*. Este efecto se compensó en parte con la mejora en la partida de Otros ingresos, que cubre los negocios del Grupo distintos del transporte aéreo.

### Gastos antes de partidas excepcionales

#### Gastos de personal

Según los resultados presentados, los gastos de personal descendieron un 3,5%, 6,9 puntos a tipos de cambios constantes. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes de personal descendieron un 5,5%.

Los costes unitarios de personal mejoraron en British Airways e Iberia debido al descenso de la retribución variable por no haber alcanzado los objetivos de desempeño y a las iniciativas de eficiencia, lo que compensó los incrementos de los salarios. En Aer Lingus los costes unitarios de personal evolucionaron de forma positiva con respecto al año pasado, gracias a las mejoras de la productividad. Sus AKO aumentaron un 9,6% con aproximadamente la misma plantilla media equivalente (PME) que el año pasado. Algunas de las mejoras de la eficiencia se consiguieron en la base de Dublín y mediante el uso de personal estacional. En el conjunto del Grupo, la productividad también aumentó un 5,1%, con mejoras en todas las aerolíneas con la excepción de Vueling. Con respecto al año pasado, la PME de Vueling sufrió un aumento significativo, mientras que la productividad y los costes unitarios de personal también se vieron afectados por las alteraciones operativas. Esta evolución también responde al impacto de las nuevas regulaciones sobre límites de horas de vuelo de la UE, lo que ha provocado que se transfieran algunas actividades de contratistas a personal interno y el refuerzo de la plantilla actual.

La productividad total mejoró, a pesar de que el Grupo contó con un 4,1% más de empleados que el año pasado (o un 0,1% en base comparable), con una media de 63.387 trabajadores.

#### Gastos de personal

Millones de euros	Incr./dism.)	
	2016	Año sobre año
Gastos de personal	<b>4.731</b>	(3,5%)
		<b>Por AKO a tipos de cambio constantes</b>
		<b>(5,5%)</b>

#### Productividad

Millones de euros	Incr./dism.)	
	2016	Año sobre año
Productividad	<b>4.708</b>	5,1%
Plantilla Media Equivalente	<b>63.387</b>	4,1%

#### Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos totales de combustible del ejercicio descendieron un 19,9%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible se redujeron un 25,8% como consecuencia del descenso en los precios del combustible, netos de coberturas,

y de un menor consumo unitario. El impacto de la conversión de las transacciones sobre los costes del combustible, netos de coberturas, fue negativo en aproximadamente 6 puntos porcentuales para el Grupo, lo que refleja la mayor fortaleza del dólar estadounidense frente a la libra esterlina y el euro. El consumo unitario mejoró en torno a los 2,5 puntos porcentuales, gracias a la incorporación de aviones de última generación y a la mayor eficiencia de los procedimientos operativos.

### Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	Incr./dism.)		
	2016	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.873	(19,9%)	(25,8%)

### Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 10,7%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 4,8%. En 2016, crecieron las actividades no relacionadas con los AKO del Grupo, como MRO, BA Holidays y Avios, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota, con el correspondiente aumento en la partida de Otros ingresos.

### Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	Incr./dism.)		
	2016	Año sobre año	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			4,8%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.664	3,6%	
Tasas de aterrizaje y navegación	2.151	14,3%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.701	21,9%	
Propiedad, TI y otros gastos	870	13,7%	
Gastos comerciales	896	(1,8%)	
Diferencias de tipos de cambio	100	122,2%	

Excluyendo los gastos adicionales relativos a las actividades no relacionadas con el transporte aéreo, los costes unitarios asociados a proveedores aumentaron un 2,8%, lo que pone de relieve una evolución dispar en las diferentes aerolíneas y categorías de costes. Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolíneas de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, reflejando las reducciones puntuales registradas en mantenimiento en 2015, que no se han repetido este año, y la pérdida de alquileres a terceros. Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolíneas de Iberia a tipos de cambio constantes disminuyeron, debido a una reducción de los gastos comerciales por el descenso de las comisiones y los descuentos de los aeropuertos. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling fueron adversos a causa de mayores costes de compensación a pasajeros, por las alteraciones operativas, y de los beneficios no recurrentes en el área de mantenimiento que incorporaba la base comparativa. Aer Lingus registró una evolución positiva en los costes unitarios asociados a proveedores, gracias a su crecimiento eficiente y a una serie de iniciativas de ahorro de costes.

### Por categoría de gasto:

**Los gastos de handling, catering y otros gastos de explotación** aumentaron un 12,6% a tipos de cambio constantes. Este aumento se debe al incremento de la actividad de BA Holidays (en torno a 3 puntos), al aumento del 14% en los pasajeros transportados y al mayor número de reclamaciones de indemnización en la UE, que incluye el gasto relativo a las incidencias operativas de Vueling. Estos factores se contrarrestaron parcialmente con algunas mejoras, como las de los servicios de limpieza y los gastos de asistencia en tierra.

**Las tasas de aterrizaje y navegación** aumentaron un 17,7%, excluyendo los efectos cambiarios. Este aumento refleja el impacto de doce puntos de Aer Lingus, que supera su contribución de AKO, debido a una etapa media más corta. El resto de variaciones procede de horas de vuelo adicionales, con un aumento de los segmentos volados del 7,3%.

**Los gastos de mantenimiento y otros costes de flota** aumentaron un 19,2%, excluyendo los efectos cambiarios, como consecuencia del incremento de la actividad de MRO (en torno a 7 puntos). Los costes de mantenimiento aumentaron debido al volumen, con un mayor número de aviones y horas de vuelo, que subieron un 10,7%. También aumentaron por el ajuste en el reconocimiento de provisiones ligadas a la transición emprendida por el Grupo hacia contratos de mantenimiento de pago por consumo.

**Los gastos de propiedad, TI y otros gastos** crecieron un 21,7%, excluyendo los efectos cambiarios, de los cuales 5 puntos se deben al efecto anual completo de Aer Lingus. El resto del incremento refleja fundamentalmente la pérdida de ingresos por alquileres a terceros, tras la firma de un nuevo contrato para la terminal 7 del aeropuerto JFK.

**Los gastos comerciales** aumentaron un 2,4% 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 los menores pagos de comisiones.

La evolución global de los costes unitarios asociados a proveedores mostró una tendencia alcista, debido al mayor número de reclamaciones de indemnización y a la transición hacia contratos de mantenimiento vinculados a las horas de vuelo, unos efectos contrarrestados parcialmente por las iniciativas estructurales del Grupo destinadas a mejorar la eficiencia.



## Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 4,1%, con 4,1 puntos de efecto cambiario adverso. En 2016, los gastos de amortización aumentaron a causa de los mayores gastos de TI, ya que se renovaron y sustituyeron sistemas totalmente amortizados, como el nuevo sistema de facturación y control de salidas de British Airways. El gasto del ejercicio también refleja un deterioro parcial en el negocio de Openskies de British Airways en Francia, el efecto en el ejercicio completo de la adquisición de Aer Lingus y la amortización acelerada de los Airbus A340-300 de Iberia en 2015. Los gastos de arrendamiento operativo aumentaron en Aer Lingus, British Airways y Vueling, aunque se contrarrestaron parcialmente con una reducción debida a una sentencia judicial favorable de un proceso fiscal en Iberia. El Grupo mantenía 32 aeronaves arrendadas más frente al mismo periodo del ejercicio anterior, en parte debido a la renovación de la flota con 13 aeronaves menos en propiedad.

Los gastos totales de explotación descendieron un 2,4% (o un 6,9% en base comparable), por el impacto negativo de la depreciación de la libra esterlina, lo que redujo nuestra base de costes en euros, por la bajada de los precios del combustible y por las iniciativas de gestión de costes. Estos efectos se contrarrestaron parcialmente con el incremento de los costes asociados a los proveedores y con el aumento de la actividad. Los costes unitarios totales descendieron un 7,3% excluyendo los efectos cambiarios.

## Costes de propiedad

Millones de euros	2016	Año sobre año	Incr./(dism.)
			Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.046	4,1%	(1,1%)

## Número de flota

Número de flota	2016	Incr./(dism.)
		Año sobre año
Corto radio	359	2,3%
Largo radio	189	6,2%
	548	3,6%

## Beneficio de las operaciones

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 2.535 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 200 millones de euros frente al ejercicio anterior. Este incremento refleja los esfuerzos del Grupo para conseguir una base de costes competitiva mediante la mejora de la productividad y el ahorro de costes excluido el combustible. Estos resultados positivos se han alcanzado en un contexto macroeconómico difícil con un efecto cambiario adverso de 460 millones de euros, reduciendo los ingresos unitarios de pasaje, pero mejorando los costes unitarios totales. El margen operativo ajustado del Grupo mejoró 1,2 puntos, hasta el 12,3%.

## Resultados financieros por marca

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.473 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 223 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, con un aumento de la capacidad del 2,6%. El mercado de origen de British Airways se vio afectado por la decisión del Reino Unido de salir de la UE, lo que provocó una volatilidad considerable en su divisa principal y la reducción de la demanda en las fechas en torno al referéndum. La devaluación de la libra esterlina benefició a los ingresos de British Airways en libras esterlinas pero afectó negativamente a su base de costes. Los ingresos de pasaje aumentaron en el ejercicio, al igual que los ingresos de BA Holidays, como consecuencia del crecimiento sostenido.

British Airways lanzó Plan4 este año para racionalizar y simplificar sus operaciones y sus funciones centrales. En este sentido, se registró un cargo excepcional para el ejercicio de 124 millones de libras esterlinas. En 2016, se lograron ahorros de costes gracias al aumento de la eficiencia en los gastos de personal y de explotación.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 1,9 puntos hasta el 13,3%.

\* A efectos comparativos, se ha reformulado la base de 2015 para excluir la participación de British Airways en los beneficios de Avios.

En el ejercicio completo, el beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 233 millones de euros, lo que supone un incremento de 109 millones de euros con respecto al ejercicio pasado en base comparativa. La capacidad se aumentó un 9,6% gracias a la introducción de dos Airbus A330 adicionales para apoyar la expansión de la red de largo radio de Aer Lingus, que incluye nuevos destinos como Los Ángeles y Newark.

Tras el crecimiento registrado y dadas las importantes presiones en el sector, los yields de pasaje descendieron. El aumento del beneficio de las operaciones refleja el efecto favorable derivado del abaratamiento de los precios del combustible y los ahorros de costes, que se vieron contrarrestados parcialmente por la caída de los ingresos.

Aer Lingus logró sus ahorros de costes gracias a un crecimiento eficiente, a través de un aumento de la productividad y las iniciativas en materia de proveedores y propiedad impulsadas desde IAG. Dichas iniciativas se pusieron en marcha en áreas como el catering, la limpieza, el mantenimiento, el handling y las negociaciones de ampliación de los contratos de arrendamiento de aviones.

El margen operativo ajustado de Aer Lingus mejoró 5,9 puntos, hasta el 14,9%. Esta evolución es el resultado de la reestructuración emprendida en años anteriores, que ha creado una base de costes competitiva y ha posicionado a la compañía para continuar con su estrategia de crecimiento.

## Resultados financieros por marca

	British Airways* Millones de libras esterlinas		Aer Lingus Millones de euros	
	2016	Incr./ (dism.)	2016	Incr./ (dism.)
AKO	178.732	2,6%	23.533	9,6%
PKT	145.170	2,2%	19.194	9,5%
Coeficiente de ocupación (%)	81,2	(0,3)pts	81,6	(0,0)pts
Ingresos de pasaje	10.340	1,3%	1.707	4,9%
Ingresos de carga	589	0,2%	45	(15,8%)
Otros ingresos	514	4,0%	14	(62,5%)
<b>Ingresos totales</b>	<b>11.443</b>	<b>1,2%</b>	<b>1.766</b>	<b>2,8%</b>
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.469	(18,5%)	319	(17,8%)
Gastos de personal	2.444	(1,4%)	327	(1,2%)
Gastos asociados a proveedores	4.128	12,7%	721	0,8%
<b>EBITDAR</b>	<b>2.402</b>	<b>12,7%</b>	<b>399</b>	<b>40,2%</b>
Costes de propiedad	930	5,5%	166	3,8%
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.473</b>	<b>17,8%</b>	<b>233</b>	<b>86,9%</b>
Margen operativo ajustado	13,3%	1,9pts	14,9%	5,9pts
<i>Yield de pasaje</i>				
(peniques de £ o céntimos de € / PKT)	713	(1,1%)	8,90	(4,2%)
Ingresos unitarios de pasaje (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	5,78	(1,4%)	7,26	(4,3%)
<b>Ingresos unitarios totales (peniques de £ o céntimos de € / AKO)</b>	<b>6,40</b>	<b>(1,3%)</b>	<b>7,51</b>	<b>(6,0%)</b>
Coste unitario de combustible (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	1,38	(20,6%)	1,36	(25,1%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (peniques de £ o céntimos de € / AKO)	4,20	4,1%	5,16	(8,1%)
<b>Costes unitarios totales (peniques de £ o céntimos de € / AKO)</b>	<b>5,58</b>	<b>(3,3%)</b>	<b>6,53</b>	<b>(12,2%)</b>

El beneficio de las operaciones de **Iberia** ascendió a 271 millones de euros, lo que supone un aumento de 49 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 7,6%. La capacidad del ejercicio aumentó un 4,0% sobre una reducción de los ingresos unitarios de pasaje, que se vieron afectados por un desajuste en la capacidad de largo radio, especialmente en zonas de Latinoamérica y, en menor medida, en Norteamérica. España y el resto de Europa siguen caracterizándose por un entorno de mercado difícil, si bien los ingresos de Iberia mantuvieron una evolución relativamente estable.

En 2016, la actividad de MRO de Iberia aumentó sus ingresos externos en aproximadamente 100 millones de euros, mientras que continuó prestando sus servicios a otras empresas del Grupo.

En lo que respecta a los costes, los costes unitarios relacionados con el negocio de aerolíneas excluido el combustible mejoraron gracias a una mayor productividad y a las iniciativas en materia de proveedores, destacando especialmente las mejoras conseguidas en TI y la reducción de los gastos comerciales.

Iberia continúa con su proceso de transformación, enfocándose en la mejora de la rentabilidad en sus mercados estratégicos y el lanzamiento del Plan de Futuro II.

\* A efectos comparativos, se ha reformulado la base de 2015 para excluir la participación de Iberia en los beneficios de Avios.

El beneficio operativo de **Vueling** ascendió a 60 millones de euros, con un margen operativo ajustado del 6,7%, lo que supone una caída de 5,1 puntos con respecto al ejercicio anterior. 2016 fue un año difícil, con la huelga de controladores aéreos en Francia que afectó a las operaciones de la red de Vueling. La magnitud del número de huelgas, unida a la exigencia a la que están sometidos los recursos de Vueling, debido, por un lado, a sus tasas de crecimiento y, por otro, a la época del año (temporada alta de verano), provocaron interrupciones considerables para los clientes. Estas interrupciones fueron abordadas mediante planes de contingencia y recursos temporales.

Los ingresos unitarios subyacentes de Vueling, aunque fueron más bajos, registraron una de las evoluciones más sólidas del Grupo.

La evolución de los costes unitarios excluido el combustible de Vueling refleja unos mayores gastos en indemnizaciones y personal, en parte debido a las incidencias en las operaciones, pero también a la nueva legislación de la UE sobre horas de vuelo.

El programa NEXT de Vueling desarrollará una plataforma más sólida para sostener su crecimiento futuro.

## Resultados financieros por marca

	Iberia*		Vueling	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de euros	Incr./ (dism.)
	2016		2016	
AKO	62.282	4,0%	33.884	11,2%
PKT	51.064	5,1%	28.046	13,2%
Coefficiente de ocupación (%)	82,0	0,9pts	82,8	1,5pts
Ingresos de pasaje	3.393	(5,0%)	2.049	5,3%
Ingresos de carga	253	(5,4%)	-	-
Otros ingresos	939	9,1%	16	(1,3%)
<b>Ingresos totales</b>	<b>4.586</b>	<b>(2,4%)</b>	<b>2.065</b>	<b>5,2%</b>
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.003	(19,8%)	504	(5,5%)
Gastos de personal	1.032	0,6%	214	18,0%
Gastos asociados a proveedores	1.813	4,8%	1.032	19,9%
<b>EBITDAR</b>	<b>738</b>	<b>6,5%</b>	<b>315</b>	<b>(18,6%)</b>
Costes de propiedad	467	(1,1%)	255	12,3%
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>271</b>	<b>22,6%</b>	<b>60</b>	<b>(62,4%)</b>
Margen operativo ajustado	7,6%	1,2pts	6,7%	(5,1pts)
Yield de pasaje (céntimos de € / PKT)	6,65	(9,6%)	7,31	(7,0%)
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de € / AKO)	5,45	(8,7%)	6,05	(5,3%)
<b>Ingresos unitarios totales (céntimos de € / AKO)</b>	<b>7,36</b>	<b>(6,2%)</b>	<b>6,09</b>	<b>(5,4%)</b>
Coste unitario de combustible (céntimos de € / AKO)	1,61	(22,9%)	1,49	(15,0%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de € / AKO)	5,32	(1,4%)	4,43	6,4%
<b>Coste unitario total (céntimos de € / AKO)</b>	<b>6,93</b>	<b>(7,4%)</b>	<b>5,92</b>	<b>0,1%</b>

### 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 2016, el cargo excepcional neto en el beneficio de las operaciones fue de 51 millones de euros (2015: 17 millones de euros). El cargo excepcional neto incluido en los gastos de personal está relacionado con partidas correspondientes a British Airways. En 2016, se realizaron cambios en las prestaciones médicas para jubilados en EE.UU. para adecuarlas a las tendencias nacionales de los EE.UU., dando lugar a un crédito de 51 millones de euros, que fue compensado por un cargo de reestructuración de 144 millones de euros, relacionado con las iniciativas desarrolladas para mejorar la eficiencia y eficacia general de las operaciones. La partida excepcional registrada en Gastos de combustible y derechos de emisión en 2016 y 2015 refleja el efecto derivado 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 2015, los gastos excepcionales en Propiedad, TI y otros gastos se refieren a unos costes de adquisición en Aer Lingus de 33 millones de euros, así como a un acuerdo judicial en British Airways.

### Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 122 millones de euros, lo que representó un descenso frente a los 517 millones de euros registrados el año pasado. Las mejoras son de naturaleza no recurrente, lo que refleja:

- Una variación positiva en ganancias parcialmente no reconocidas de 230 millones de euros sobre instrumentos derivados no clasificados como de cobertura; y
- Una mejora de 105 millones de euros en el beneficio o pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones. El Grupo reconoció unas ganancias procedentes de la venta y posterior alquiler de aeronaves Airbus A319 y Boeing 787 en 2016, frente a las pérdidas que generó la venta de aeronaves Boeing 737 el ejercicio pasado.

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 2016 del 20%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio es del 19,6% (2015: 20%).

Aunque el Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso, en 2016, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 318 millones de euros (2015: 245 millones de euros). Esto representa el 13,5% (2015: 13,6%) 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 1.990 millones de euros, lo que supone un incremento del 29,3%. Este aumento refleja la sólida evolución del beneficio de las operaciones en un entorno difícil. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros principales indicadores de rendimiento y registró un aumento del 26,3%.

### **Dividendos**

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 12,5 céntimos de euro, lo que eleva el dividendo del ejercicio a 23,5 céntimos de euro. Si así se aprueba en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario se abonará a los accionistas que figuren en el registro de la sociedad.

### **Declaración sobre la política de dividendos**

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta una serie de factores, incluyendo:

- Los beneficios del Grupo
- Las necesidades de efectivo continuas y las perspectivas del Grupo y sus compañías operativas
- Los niveles de reservas distribuibles en cada compañía operativa y la eficiencia de las opciones de transferencia de fondos a la matriz societaria (*upstreaming*)
- La cobertura de los dividendos, y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Compañía ha recibido pagos de cada una de las cuatro aerolíneas en 2016, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas fueron distribuibles. Los pagos también pueden verse restringidos por determinados principios de correlación asociados a los planes de pensiones del Grupo, véase la nota 32 de los Estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía es sólida, con una disponibilidad de 6.100 millones de euros a 31 de diciembre de 2016.

### **Gestión de la liquidez y 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 controla el capital a través del apalancamiento financiero ajustado, **la deuda neta ajustada / EBITDAR** y la liquidez.

En 2016, el apalancamiento del Grupo mejoró, ya que el ratio de deuda neta ajustada-EBITDAR descendió hasta 1,8, frente a 1,9 en 2015.

La deuda neta ajustada se redujo a 8.159 millones de euros y el **apalancamiento** ajustado mejoró 3 puntos hasta el 51% en el periodo, debido a un aumento del beneficio después de impuestos.

El **flujo libre de caja para el accionista** del Grupo aumentó 574 millones de euros en 2016 debido al incremento del EBITDAR y del EBITDA antes de partidas excepcionales por el aumento del resultado de las operaciones, y debido a una reducción neta de las inversiones en inmovilizado ("CAPEX"). La mejora del EBITDAR acerca al Grupo a su objetivo medio de planificación a largo plazo, fijado en aproximadamente 5.300 millones de euros al año.

En conjunto, el Grupo generó suficientes flujos libres de caja para los accionistas en 2016 para respaldar la recomendación de un dividendo a cuenta y complementario en efectivo de 498 millones de euros para sus accionistas, con una cobertura de caja de 4,1 veces (2015: 2,8 veces).

En febrero de 2017, el Grupo también ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones en el marco de su estrategia financiera corporativa de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas, al mismo tiempo que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. El programa consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2017 y se podría implementar a través de uno o más programas de recompra de acciones.

## Flujos de caja

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
<b>EBITDAR antes de partidas excepcionales</b>	<b>4.581</b>	4.301	280
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	<b>(759)</b>	(659)	(100)
<b>EBITDA</b>	<b>3.822</b>	3.642	180
Intereses netos	<b>(148)</b>	(149)	1
Impuestos	<b>(318)</b>	(245)	(73)
Inversión en inmovilizado neto	<b>(1.301)</b>	(1.767)	466
<b>Flujo libre de caja</b>	<b>2.055</b>	1.481	574
Variación del capital circulante y otros	<b>235</b>	(575)	810
Pensiones y reestructuración	<b>(946)</b>	(671)	(275)
Adquisición de una filial (neto de efectivo y depósitos)	-	(438)	438
Dividendo pagado	<b>(442)</b>	(163)	(279)
Financiación y refinanciación neta	<b>187</b>	1.067	(880)
Otros movimientos de inversión	<b>2</b>	45	(43)
Otros movimientos de financiación	<b>(45)</b>	(184)	139
<b>Flujo de caja</b>	<b>1.046</b>	562	484
Saldo inicial de efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	<b>5.856</b>	4.944	912
Diferencias de cambio netas	<b>(474)</b>	350	(824)
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>6.428</b>	5.856	572

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
British Airways	<b>2.958</b>	2.806	152
Iberia	<b>1.179</b>	832	347
Aer Lingus	<b>855</b>	772	83
Vueling	<b>648</b>	633	15
IAG y otras compañías del grupo	<b>788</b>	813	(25)
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>6.428</b>	5.856	572

En 2016, el **CAPEX neto** del Grupo incluyó la entrega de 11 aviones nuevos, dos Airbus A380, dos Boeing B787-9, cuatro Airbus A330 y tres aviones de la familia Airbus A320. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 1.582 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de 26 aviones nuevos (nueve de la familia Airbus A321, ocho de la familia Airbus A330 y nueve Boeing 787-9). El Grupo también recibió fondos por la venta y posterior alquiler de 12 de los Airbus A319 que tenía en propiedad, que fueron vendidos para reducir cualquier riesgo de valor residual.

En comparación, en 2015 se entregaron nueve aviones nuevos: dos Airbus A380, cinco Boeing B787-9, un Airbus A320 y un Embraer E-190. En 2015, las operaciones de venta y posterior alquiler del Grupo ascendieron a 111 millones de euros. El CAPEX neto del ejercicio actual, que asciende a 1.301 millones de euros, es inferior al objetivo a largo plazo del Grupo de una media de 1.700 millones de euros al año.

La variación del **capital circulante** generó un aumento de 235 millones de euros en los flujos libres de caja, debido principalmente a un aumento de los ingresos anticipados. En 2015, el uso considerable del efectivo a través del 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 la incorporación de Aer Lingus desde el 18 de agosto de 2015.

**Los pagos por pensiones y reestructuración** son más elevados en British Airways, debido a un pago por excedente de efectivo de 403 millones de euros, y a una base comparativa baja, ya que algunos de los pagos de 2015 se efectuaron en 2014.

En 2015, la **adquisición** de Aer Lingus neta de efectivo y depósitos supuso una salida de tesorería de 438 millones de euros.

En 2016, el **dividendo pagado en efectivo** representa el dividendo complementario de 2015 y el dividendo a cuenta de 2016. En 2015, el dividendo en efectivo fue solo el dividendo a cuenta de 2015, el primer pago de dividendos del Grupo.

En la siguiente página, se explican la financiación y la refinanciación netas.

Tomando en cuenta estos factores, el flujo de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 1.046 millones de euros, y el **aumento de efectivo después de diferencias de cambio** fue de 572 millones de euros. Cada compañía operadora mantiene unos niveles de efectivo adecuados.

## Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento financiero ajustado

### Deuda neta

Millones de euros	2016	2015	Incr./ (dism.)
Deuda	<b>(8.630)</b>	(6.617)	(2.013)
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	<b>5.856</b>	4.944	912
<b>Deuda neta a 1 de enero</b>	<b>(2.774)</b>	(1.673)	(1.101)
<b>Aumento de efectivo después de diferencias de cambio</b>	<b>572</b>	-	572
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	<b>1.130</b>	1.026	104
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	<b>(1.317)</b>	(905)	(412)
<b>(Aumento)/disminución de la deuda neta por financiación regular</b>	<b>(187)</b>	121	(308)
Deuda	-	(406)	406
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	-	913	(913)
<b>Deuda neta por adquisición</b>	-	507	(507)
<b>Financiación obtenida para la adquisición</b>	-	(1.087)	1.087
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	<b>302</b>	(642)	944
<b>Deuda neta a 31 de diciembre</b>	<b>(2.087)</b>	(2.774)	687
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	<b>(6.072)</b>	(5.736)	(336)
<b>Deuda neta ajustada a 31 de diciembre</b>	<b>(8.159)</b>	(8.510)	351

La deuda neta a 31 de diciembre de 2016 era de 2.087 millones de euros, lo que supuso una reducción de 687 millones de euros en el año, debido a una mejora de la posición de liquidez.

La deuda neta de las actividades de financiación regulares aumentó en 187 millones de euros, ya que los nuevos préstamos superaron ligeramente los repagos en concepto de arrendamientos y amortizaciones de deuda del ejercicio actual. El nivel de los nuevos préstamos y arrendamientos financieros de 2016 estuvo en consonancia con el calendario de entregas de flota del Grupo.

En 2015, la deuda neta por adquisiciones del Grupo fue de 507 millones de euros, debido a la incorporación de Aer Lingus. La mejora reflejó la sólida posición de liquidez de Aer Lingus y su combinación de arrendamientos operativos frente a arrendamientos financieros. También en relación con la adquisición de Aer Lingus en 2015, IAG lanzó dos tramos de bonos convertibles por un total de 1.000 millones de euros.

Los costes de arrendamiento de aviones capitalizados aumentaron durante el ejercicio, debido al efecto de Aer Lingus en el ejercicio completo y al aumento de los aviones alquilados en British Airways, en el marco de su programa de renovación periódica de flota.

### Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 14.022 millones de euros (2015: 16.091 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 con 106 aviones de la familia Airbus A320, 18 Boeing 787, 43 Airbus A350 y 5 Airbus A330.

Las entregas de flota previstas en 2017 y en 2022 son de nueve aviones cada año, en comparación con una media de 38 aviones al año en 2018, 2019, 2020 y 2021. Las inversiones en inmovilizado netas previstas por año se rigen por el plan de entregas de flota. En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante el uso de entregas diferidas, opciones y plazos de renovación.

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 47 a 54 del Informe y Cuentas Anuales de 2015, siguen siendo válidos. El Grupo hizo frente a cambios en las condiciones económicas en 2016, entre los que se incluye el impacto del voto del Reino Unido para abandonar la UE y los tipos de cambios adversos, que se vieron parcialmente compensados en parte por el abaratamiento del combustible. Persiste la incertidumbre a medida que nos adentramos en 2017, ante la presión alcista sobre los precios del combustible y el dinamismo en los cambios en el panorama político. 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.

**International Consolidated Airlines Group S.A.**

Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio

1 de enero de 2016 - 31 de diciembre de 2016



## Cuenta de resultados consolidada

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre							
Millones de euros	Nota	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Antes de partidas excepcionales 2015	Partidas excepcionales	Total 2015 <sup>1</sup>
Ingresos de pasaje		19.924		19.924	20.330		20.330
Ingresos de carga		1.022		1.022	1.094		1.094
Otros ingresos		1.621		1.621	1.434		1.434
<b>Total ingresos</b>	4	<b>22.567</b>		<b>22.567</b>	22.858		22.858
Gastos de personal	5, 8	4.731	93	4.824	4.905		4.905
Gastos de combustible y derechos de emisión	5	4.873	(42)	4.831	6.082	(51)	6.031
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		2.664		2.664	2.571		2.571
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.151		2.151	1.882		1.882
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		1.701		1.701	1.395		1.395
Propiedad, TI y otros gastos		870		870	765	68	833
Gastos comerciales		896		896	912		912
Depreciación, amortización y deterioro	6	1.287		1.287	1.307		1.307
Gastos de arrendamiento operativo de flota	6	759		759	659		659
Diferencias de tipo de cambio		100		100	45		45
Gastos totales de las operaciones		20.032	51	20.083	20.523	17	20.540
<b>Beneficio de las operaciones</b>	4	<b>2.535</b>	<b>(51)</b>	<b>2.484</b>	2.335	(17)	2.318
Gastos financieros	9	(279)		(279)	(294)		(294)
Ingresos financieros	9	33		33	42		42
Cargos netos por conversión de moneda extranjera		(25)		(25)	(56)		(56)
Beneficio/(pérdida) de derivados no clasificados como de cobertura		60		60	(170)		(170)
Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	18	4		4	5		5
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	17	6		6	6		6
Beneficio/(pérdida) resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones		67		67	(38)		(38)
Crédito/(cargo) financiero neto correspondiente a pensiones	9	12		12	(12)		(12)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>		<b>2.413</b>	<b>(51)</b>	<b>2.362</b>	1.818	(17)	1.801
Impuestos	10	(423)	13	(410)	(279)	(6)	(285)
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>		<b>1.990</b>	<b>(38)</b>	<b>1.952</b>	1.539	(23)	1.516
<b>Atribuible a:</b>							
Accionistas de la matriz		1.969		1.931	1.518		1.495
Socios externos		21		21	21		21
		<b>1.990</b>		<b>1.952</b>	1.539		1.516
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	11	<b>94,9</b>		<b>93,0</b>	74,6		73,5
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	11	<b>90,2</b>		<b>88,5</b>	71,4		70,4

1 La Cuenta de resultados consolidada del ejercicio anterior incluye reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual. Véase la nota 2 para más detalles.

## Estado de resultado global consolidado

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2016	2015
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	31	<b>(182)</b>	(1.104)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	31	<b>793</b>	1.290
Activos financieros disponibles para la venta:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	31	<b>4</b>	(9)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	31	<b>-</b>	(5)
Diferencias de cambio	31	<b>(506)</b>	181
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	31	<b>(1.807)</b>	156
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos		<b>(1.698)</b>	509
Beneficio después de impuestos del ejercicio		<b>1.952</b>	1.516
<b>Resultado total reconocido del ejercicio</b>		<b>254</b>	2.025
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		<b>233</b>	2.004
Socios externos	31	<b>21</b>	21
		<b>254</b>	2.025

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

## Balance de situación consolidado

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
<b>Activo no corriente</b>			
Inmovilizado material	13	12.227	13.730
Inmovilizado inmaterial	16	3.037	3.195
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	17	29	41
Activos financieros disponibles para la venta	18	73	74
Activos derivados de retribuciones a empleados	32	1.028	957
Instrumentos financieros derivados	27	169	62
Activos por impuesto diferido	10	526	723
Otros activos no corrientes	19	499	365
		<b>17.588</b>	19.147
<b>Activo corriente</b>			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	15	38	5
Existencias		458	520
Deudores comerciales	19	1.405	1.196
Otros activos corrientes	19	899	1.235
Activo por impuesto corriente	10	228	79
Instrumentos financieros derivados	27	329	198
Otros depósitos remunerados a corto plazo	20	3.091	2.947
Efectivo y activos líquidos equivalentes	20	3.337	2.909
		<b>9.785</b>	9.089
<b>Total activo</b>		<b>27.373</b>	28.236
<b>Fondos propios</b>			
Capital suscrito	28	1.066	1.020
Prima de emisión	28	6.105	5.867
Acciones propias	29	(96)	(113)
Otras reservas	31	(1.719)	(1.548)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>		<b>5.356</b>	5.226
Socios externos	31	308	308
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>5.664</b>	5.534
<b>Pasivo no corriente</b>			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	23	7.589	7.498
Obligaciones de retribuciones a empleados	32	2.363	858
Pasivo por impuesto diferido	10	176	426
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	25	1.987	2.049
Instrumentos financieros derivados	27	20	282
Otros pasivos a largo plazo	22	238	223
		<b>12.373</b>	11.336
<b>Pasivo corriente</b>			
Componente corriente de la deuda a largo plazo	23	926	1.132
Acreedores y otras cuentas por pagar	21	3.305	3.803
Ingresos diferidos por venta de billetes		4.145	4.374
Instrumentos financieros derivados	27	88	1.328
Pasivo por impuesto corriente	10	101	124
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	25	771	605
		<b>9.336</b>	11.366
<b>Total pasivo</b>		<b>21.709</b>	22.702
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>27.373</b>	28.236

## Estado de flujos de caja consolidado

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	Nota	2016	2015
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>			
Beneficio de las operaciones		<b>2.484</b>	2.318
Depreciación, amortización y deterioro	6	<b>1.287</b>	1.307
Variación del capital circulante		<b>83</b>	(757)
<i>Aumento en deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, pagos anticipados, existencias y activos corrientes</i>		(592)	(556)
<i>Aumento/(disminución) en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>		675	(201)
Pagos relacionados con reestructuración	25	<b>(206)</b>	(237)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	32	<b>(936)</b>	(699)
Costes de servicio de planes de pensiones	32	<b>196</b>	265
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		<b>203</b>	213
Intereses pagados		<b>(185)</b>	(197)
Intereses percibidos		<b>37</b>	48
Impuestos		<b>(318)</b>	(245)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>		<b>2.645</b>	2.016
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		<b>(3.038)</b>	(2.040)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		<b>1.737</b>	273
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones		-	6
Adquisición de una filial (neto de efectivo adquirido)		-	(1.146)
(Aumento)/disminución de otros depósitos remunerados a corto plazo		<b>(450)</b>	1.436
Dividendos percibidos		<b>2</b>	9
Otros movimientos de inversión		-	30
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>		<b>(1.749)</b>	(1.432)
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>			
Fondos netos procedentes de préstamos a largo plazo		<b>1.317</b>	2.757
Fondos netos procedentes del componente de patrimonio del bono convertible emitido		-	101
Amortización de préstamos		<b>(515)</b>	(954)
Amortización de arrendamientos financieros		<b>(615)</b>	(837)
Adquisición de acciones propias	29	<b>(25)</b>	(163)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros		<b>(20)</b>	(21)
Dividendos pagados		<b>(442)</b>	(163)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>		<b>(300)</b>	720
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		<b>596</b>	1.304
Diferencias netas por cambio de divisa		<b>(168)</b>	77
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		<b>2.909</b>	1.528
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	20	<b>3.337</b>	2.909
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	20	<b>3.091</b>	2.947
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	20	<b>6.428</b>	5.856

A 31 de diciembre de 2016, Aer Lingus tenía 47 millones de euros de efectivo restringido (2015: 49 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses que se emplearán para obligaciones relacionadas con empleados.

## Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Capital suscrito (nota 28)	Prima de emisión (nota 28)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2016	1.020	5.867	(113)	(2.708)	1.160	<b>5.226</b>	308	<b>5.534</b>
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.931	<b>1.931</b>	21	<b>1.952</b>
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	(57)	-	<b>(57)</b>	-	<b>(57)</b>
Gastos de combustible	-	-	-	918	-	<b>918</b>	-	<b>918</b>
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(68)	-	<b>(68)</b>	-	<b>(68)</b>
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	-	-	(182)	-	<b>(182)</b>	-	<b>(182)</b>
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	4	-	<b>4</b>	-	<b>4</b>
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(506)	-	<b>(506)</b>	-	<b>(506)</b>
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(1.807)	<b>(1.807)</b>	-	<b>(1.807)</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	35	<b>35</b>	-	<b>35</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	42	-	(73)	<b>(31)</b>	-	<b>(31)</b>
Adquisición de acciones propias	-	-	(25)	-	-	<b>(25)</b>	-	<b>(25)</b>
Dividendo	-	(106)	-	-	(339)	<b>(445)</b>	-	<b>(445)</b>
Emisión de acciones ordinarias en relación a la conversión de bonos convertibles	46	344	-	(72)	45	<b>363</b>	-	<b>363</b>
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(20)	<b>(20)</b>
<b>December 31, 2016</b>	<b>1.066</b>	<b>6.105</b>	<b>(96)</b>	<b>(2.671)</b>	<b>952</b>	<b>5.356</b>	<b>308</b>	<b>5.664</b>

## Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Capital suscrito (nota 28)	Prima de emisión (nota 28)	Acciones propias (nota 29)	Otras reservas (nota 31)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 31)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2015	1.020	5.867	(6)	(3.162)	(234)	3.485	308	3.793
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.495	1.495	21	1.516
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	14	-	14	-	14
Gastos de combustible	-	-	-	1.474	-	1.474	-	1.474
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(202)	-	(202)	-	(202)
Inversiones	-	-	-	4	-	4	-	4
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	-	-	(1.104)	-	(1.104)	-	(1.104)
Activos disponibles para la venta reclasificados y registrados en beneficio neto	-	-	-	(5)	-	(5)	-	(5)
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	(9)	-	(9)	-	(9)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	181	-	181	-	181
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	156	156	-	156
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	45	45	-	45
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	56	-	(99)	(43)	-	(43)
Componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles	-	-	-	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 de 2015	1.020	5.867	(113)	(2.708)	1.160	5.226	308	5.534

# Notas a las cuentas anuales consolidadas

## 1 Antecedentes e información general

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).

## 2 Políticas contables significativas

### Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Las cuentas anuales consolidadas se presentan redondeadas al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Las presentes cuentas anuales se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y activos financieros disponibles para la venta, que se valoran a valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Las cuentas anuales para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual. Los cambios no tienen un impacto significativo en las cuentas anuales.

Las cuentas anuales del Grupo correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2016 han sido autorizadas para su publicación y aprobadas por el Consejo de Administración el 23 de febrero de 2017.

El Consejo de Administración ha tenido en cuenta las actividades de negocio, los principales riesgos e incertidumbres del Grupo y la situación financiera del Grupo, incluidos flujos de caja, posición de liquidez y líneas de financiación comprometidas disponibles. 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 las cuentas anuales.

### Consolidación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo comprenden los estados financieros de la Compañía y sus filiales, ambos a 31 de diciembre, así como la parte atribuible de resultados y reservas de empresas asociadas y negocios conjuntos, ajustada en caso necesario para acomodarse a las políticas contables del Grupo.

Las filiales se consolidan desde la fecha de su adquisición, que es la fecha en la que el Grupo pasa a tener el control, y siguen consolidándose hasta la fecha en la que deja de existir dicho control. Existe control cuando el Grupo obtiene o tiene derecho a rentabilidades variables derivadas de su participación en la entidad y tiene la capacidad de influir en estas rentabilidades mediante el poder que ejerce en dicha entidad.

El Grupo aplica el método de adquisición en la contabilización de combinaciones de negocios. El importe abonado es el valor razonable de los activos traspasados, los pasivos generados y las participaciones emitidas por el Grupo. Los activos adquiridos y pasivos asumidos identificables en una combinación de negocios se miden inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los socios externos representan la porción de la ganancia o pérdida y de los activos netos de filiales que no pertenecen al Grupo y se presentan por separado en la partida de patrimonio neto del Balance consolidado. Los costes relacionados con adquisiciones se registran según se producen.

Si la combinación de negocios se realiza en etapas, el valor razonable a la fecha de adquisición de la participación en la entidad adquirida que se mantuviera con anterioridad vuelve a medirse a valor razonable en la fecha de adquisición a través de la Cuenta de resultados.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total del importe abonado y el valor razonable de los socios externos sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos identificables.

Todos los saldos de cuentas intragrupo, incluidos los beneficios intragrupo, se eliminan al elaborar las cuentas anuales consolidadas.

### Información por segmentos

Los segmentos operativos se presentan de modo coherente con el modo en que asigna los recursos el principal responsable de la toma de decisiones operativas. El principal responsable de la toma de decisiones operativas, que se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

### Conversión de moneda extranjera

#### a Divisa funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales de cada una de las entidades del Grupo se miden en la divisa funcional, siendo esta la divisa del entorno económico principal en el que opera la entidad. En particular, British Airways y Avios tienen la libra esterlina como divisa funcional. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se presentan en euros, que es la divisa de presentación del Grupo.

## b Transacciones y saldos

Las transacciones realizadas en moneda extranjera se reconocen inicialmente en la moneda funcional aplicando el tipo de cambio vigente en la fecha de la transacción. Los saldos monetarios expresados en moneda extranjera se convierten a la divisa funcional a los tipos vigentes en la fecha del balance. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio que resulten de la liquidación de esas operaciones y de la conversión a euros de los activos y pasivos monetarios denominados en divisas a los tipos de cambio vigentes en la fecha del balance se registran en la Cuenta de resultados, excepto cuando se aplica contabilización de coberturas. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios clasificados como no corrientes en el Balance de situación se contabilizan en 'Cargos netos por conversión de moneda extranjera' en la Cuenta de resultados. Las restantes ganancias y pérdidas resultantes de la conversión de activos y pasivos monetarios se contabilizan en el beneficio de las operaciones.

## c Empresas del Grupo

Los activos netos de las operaciones en el extranjero se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha del balance. Los beneficios o pérdidas de esas operaciones se convierten a euros al tipo de cambio medio en el ejercicio. Las diferencias de cambio resultantes se imputan directamente en un componente separado del patrimonio neto hasta que se produzca la enajenación total o parcial de la inversión en cuyo momento la porción correspondiente de la diferencia de conversión acumulada se reconoce en la cuenta de Cuenta de resultados.

### Inmovilizado material

El inmovilizado material se contabiliza a coste. El Grupo aplica la política de no revalorizar el inmovilizado material. Se calcula la amortización para depreciar el coste menos el valor residual estimado del activo de forma lineal durante su vida útil. Los valores residuales, en su caso, se revisan anualmente con los valores de mercado vigentes para activos de antigüedad equivalente y las tasas de depreciación se ajustan con carácter prospectivo.

#### a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

Los intereses y los movimientos de diferencias de cambio correspondientes a pagos por anticipado de adquisiciones a plazo de aeronaves u otros activos en construcción se capitalizan y se incorporan al coste del activo correspondiente.

Los costes de financiación restantes se contabilizan en la Cuenta de resultados en el periodo en que se producen.

#### b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad o mantenidos en régimen de arrendamiento financiero se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste hasta el valor residual estimado al final de las vidas operativas previstas. Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y 25 años y 5% de valor residual para aeronaves de largo radio.

Las modificaciones de interiores de cabina, incluidas las necesarias por cambio o relanzamiento de marcas, se deprecian en el plazo que sea inferior entre cinco años o la vida restante de la aeronave.

Los repuestos de aeronaves y motores adquiridos por introducción o expansión de la flota, así como los repuestos rotables adquiridos por separado, se contabilizan como inmovilizado material y suelen depreciarse de forma acorde a la flota con la que están relacionados.

Los gastos significativos de puesta a punto, incluidas piezas de repuesto y costes laborales, se capitalizan y amortizan en el plazo medio previsto entre las revisiones pesadas. Todas las demás piezas de recambio y otros costes relacionados con el mantenimiento de activos de flota (incluido el mantenimiento provisto por contratos de "pago por consumo") se registran en la Cuenta de resultados cuando se utilizan o se producen, según el caso.

#### c Otro inmovilizado material

Se reconoce una provisión para la depreciación de todo el inmovilizado material. Los inmuebles, excepto los terrenos en propiedad, se deprecian de forma lineal de acuerdo con su vida útil prevista en periodos que no excedan 50 años, o, en el caso de inmuebles arrendados, en el plazo de duración del arrendamiento si este es más corto, de forma lineal. El equipo se deprecia en periodos que van de 4 a 20 años.

#### d Activos en régimen de arrendamiento

Cuando los activos se financian mediante arrendamiento financiero, por el cual todos los riesgos y los beneficios de la titularidad se trasladan al Grupo, los activos se tratan como si hubieran sido objeto de compra directa. El importe registrado como coste del inmovilizado material representa la suma de los elementos de capital pagaderos durante el plazo del arrendamiento. La obligación correspondiente, reducida por los pagos realizados en virtud del arrendamiento financiero, se registra en las cuentas de deudas financieras.

El importe registrado como coste del inmovilizado material se deprecia de la forma descrita en los párrafos anteriores sobre flota, y la parte correspondiente a intereses de los pagos realizados por el arrendamiento se registran como gastos financieros en la Cuenta de resultados.

El total de pagos mínimos, medidos al inicio, en virtud de todos los acuerdos de arrendamiento restantes, denominados arrendamientos operativos, se registra en la Cuenta de resultados en importes anuales iguales durante el plazo del arrendamiento. Respecto a aeronaves, algunos contratos de arrendamiento operativo dan al Grupo la opción de poner fin a los arrendamientos tras un periodo inicial limitado sin añadir obligaciones financieras importantes. En algunos casos, el Grupo puede ampliar el periodo de arrendamiento inicial en condiciones predeterminadas; a estos contratos se los denomina arrendamientos operativos prorrogables.



## Inmovilizado inmaterial

### a Fondo de comercio

El fondo de comercio se produce en la adquisición de filiales, empresas asociadas y negocios conjuntos y representa el exceso de la contraprestación abonada sobre el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida. Cuando el valor razonable neto de los activos y pasivos identificables de la entidad adquirida es superior a la contraprestación pagada, se reconoce un fondo de comercio de inmediato en la Cuenta de resultados.

A efectos de valorar el deterioro, el fondo de comercio se agrupa en los niveles más bajos para los que existen flujos de caja identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). El fondo de comercio se somete a pruebas de deterioro anualmente y siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

### b Marcas

Las marcas resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Las marcas ya consolidadas en el mercado y que se espera sean utilizadas por plazo indefinido no se amortizan, sino que se valoran anualmente a efectos de deterioro.

### c Programas de fidelización de clientes

Los programas de fidelización de clientes resultantes de la adquisición de filiales se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición. Los programas de fidelización de clientes con una vida útil prevista definida, se amortizan en el plazo restante de vida útil prevista. Los programas de fidelización de clientes ya establecidos y que se estima vayan a ser utilizados indefinidamente, no se amortizan, sino que se valoran anualmente a efectos de deterioro.

### d Derechos de aterrizaje

Los derechos de aterrizaje adquiridos en combinaciones de negocio se reconocen a valor razonable en la fecha de adquisición. Los derechos de aterrizaje adquiridos de otras aerolíneas se capitalizan al coste.

Los derechos de aterrizaje capitalizados que no se encuentran en la UE se amortizan de forma lineal en un periodo no superior a 20 años. Los derechos de aterrizaje capitalizados que se encuentran dentro de la UE no se amortizan, ya que la normativa establece que dichos derechos sean perpetuos.

### e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

El inmovilizado inmaterial basado en contratos adquirido en combinaciones de negocios se reconoce inicialmente a valor razonable en la fecha de adquisición y se amortiza en el plazo restante de duración del contrato.

### f Software

El coste de adquisición o desarrollo de software informático que puede separarse de un elemento de hardware relacionado se capitaliza separadamente y se amortiza de forma lineal generalmente en un periodo de cinco años, aunque ciertos desarrollos de software específicos se amortizan en un periodo de hasta 10 años.

### g Derechos de emisión

Las compras de derechos de emisión se reconocen a coste. Los derechos de emisión no se revaloran ni se amortizan, sino que se someten a pruebas de deterioro siempre que existan indicios de que el valor contable pueda no ser recuperable.

## Deterioro de activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten a pruebas de deterioro con carácter anual. Los activos sujetos a amortización se revisan a efectos de deterioro siempre que acontecimientos o cambios de circunstancias indiquen que el valor contable pueda no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe por el cual el valor contable excede el importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos los costes relacionados con su venta y su valor de uso. Los activos no financieros distintos del fondo de comercio que han sufrido deterioro se revisan a efectos de posible reversión del deterioro en cada fecha de cierre.

### a Inmovilizado material

El valor contable se revisa a efectos de deterioro cuando los acontecimientos o los cambios de circunstancias indican que el valor contable puede no ser recuperable, y las pérdidas por deterioro acumuladas se muestran como una reducción del valor contable del inmovilizado material.

### b Inmovilizado inmaterial

Los activos inmateriales se mantienen al coste y, o bien se amortizan de forma lineal a lo largo de su vida económica, o se considera que tienen una vida económica indefinida y no se amortizan. Los activos inmateriales con vida indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente o con más frecuencia cuando existen indicios de que el valor contable puede no ser recuperable.

## Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

Una empresa asociada es una empresa en la que el Grupo mantiene una participación a largo plazo y en la que tiene el poder de ejercer influencia significativa. Cuando el Grupo no puede ejercer control sobre una entidad en la que su participación es superior al 51%, la participación en el capital recibe el tratamiento de empresa asociada.

Un negocio conjunto es un tipo de acuerdo conjunto por el que las partes que comparten el control de la entidad tienen derechos sobre los activos netos del negocio conjunto. El control compartido es el acuerdo, contraído contractualmente, de compartir el control sobre una actividad, que existe exclusivamente cuando las decisiones sobre las actividades pertinentes exigen el consentimiento unánime de las partes que comparten el control. Las consideraciones tomadas para determinar la influencia

significativa o el control conjunto son similares a aquellas que son necesarias para determinar el control sobre las filiales. El Grupo ha evaluado la naturaleza de su acuerdo conjunto y ha determinado que se trata de un negocio conjunto.

Las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos se contabilizan por el método de puesta en equivalencia y se contabilizan inicialmente a coste. Los intereses del Grupo en los activos netos de empresas asociadas y negocios conjuntos se incluyen en el epígrafe de Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia del Balance de situación, y la participación en sus resultados se registra en la Cuenta de resultados, por debajo de resultados de explotación. Los resultados atribuibles de esas empresas adquiridas o vendidas durante el ejercicio se registran por el periodo correspondiente de titularidad.

## **Instrumentos financieros**

### **a Activos financieros disponibles para la venta**

Los activos financieros disponibles para la venta son activos financieros que no son derivados incluidos las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluyendo las participaciones en empresas asociadas. Tras el reconocimiento inicial, los activos financieros disponibles para la venta se registran a valor razonable, reconociendo cualquier ganancia o pérdida en el Estado del resultado global hasta que la inversión se vende o sufre un deterioro contable, momento en el cual las ganancias o pérdidas acumuladas, previamente reconocidas en el patrimonio neto, se registran en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización a la fecha del balance de situación. Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración. Cuando no se puede estimar de forma fiable el valor razonable, los activos se contabilizan a coste.

### **b Otros depósitos remunerados**

Otros depósitos remunerados, constituidos principalmente por fondos mantenidos en bancos y otras entidades financieras, se contabilizan a coste amortizado aplicando el método del interés efectivo.

### **c Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura**

Los instrumentos financieros derivados comprenden contratos swap de tipos de interés, derivados de divisas y derivados de cobertura de combustible (incluyendo opciones, swaps y futuros) y se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha en que se celebra el contrato de derivados y, posteriormente, se vuelven a valorar a su valor razonable. El método de reconocimiento de la ganancia o pérdida resultante de la revaluación depende de si el derivado ha sido designado como instrumento de cobertura y, en tal caso, de la naturaleza del elemento que cubre (como se detalla más adelante, en el apartado sobre coberturas de flujos de caja). Las ganancias o pérdidas relacionadas con derivados que no se utilizan como instrumentos de cobertura eficaces se registran en la Cuenta de resultados.

Las ganancias o pérdidas por diferencias de tipo de cambio sobre partidas monetarias se llevan a la Cuenta de resultados, salvo que la partida se haya designado y se evalúe como instrumento de cobertura eficaz. Las ganancias y pérdidas de tipo de cambio sobre inversiones no monetarias se registran en el patrimonio neto hasta que se vende la inversión, momento en el que el importe acumulado reconocido en patrimonio neto se registra en la Cuenta de resultados.

Los préstamos a largo plazo se registran a coste amortizado, incluidos arrendamientos que contienen swaps de tipos de interés estrechamente relacionados con la financiación subyacente y, que por ello, no se contabilizan como un derivado implícito.

### **d Coberturas de flujos de caja**

Las variaciones del valor razonable de instrumentos financieros derivados se registran en la Cuenta de resultados, salvo que el instrumento financiero derivado se haya designado como de cobertura de un flujo de caja futuro altamente probable. Las ganancias y pérdidas sobre instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de caja y evaluados como eficaces se registran en el patrimonio neto. Las ganancias y pérdidas registradas en patrimonio neto se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los flujos de caja cubiertos se registran en la Cuenta de resultados o cuando ya no se espera que se produzca la partida cubierta.

Algunas amortizaciones de préstamos denominados en dólares estadounidenses, euros y yenes japoneses se designan como coberturas de flujos de caja de ingresos futuros altamente probables en esas divisas. Las diferencias de tipo de cambio resultantes de la conversión de esas amortizaciones se registran en el patrimonio neto, y se reflejan en la Cuenta de resultados cuando los ingresos futuros afectan a los resultados o si deja de preverse que vayan a producirse.

### **e Deuda convertible**

Los bonos convertibles se clasifican como instrumentos compuestos formados por un elemento de pasivo y un elemento de patrimonio. En la fecha de emisión, se calcula el valor razonable del elemento de pasivo usando el tipo de interés de mercado vigente para la deuda no convertible de características similares y posteriormente se registra a coste amortizado usando el método del interés efectivo hasta que el pasivo se extinga por conversión o vencimiento de los bonos, y se reconoce en el epígrafe Deudas financieras remuneradas. La diferencia entre los fondos obtenidos de la emisión de los bonos convertibles y el valor razonable asignado al pasivo, que representa la opción implícita de conversión de la obligación en instrumentos de patrimonio del Grupo, se registra en el epígrafe Efecto en patrimonio del bono convertible en Otras reservas y no es objeto de una nueva valoración posterior.

Los costes de emisión se distribuyen entre el elemento de pasivo y el elemento de patrimonio de los bonos convertibles, en su caso, en función de su relativo valor contable en la fecha de la emisión. La porción relacionada con el componente de patrimonio se imputa directamente al patrimonio neto.

Los gastos por intereses relacionados con el pasivo se calculan aplicando al elemento de pasivo del instrumento el tipo de interés efectivo de títulos de deuda no convertible de características similares. La diferencia entre este importe y el interés abonado se suma al valor contable del pasivo.

## f Deterioro de activos financieros

El Grupo evalúa en cada fecha de balance si un activo financiero o un grupo de activos financieros han sufrido deterioro. Se considera que un activo financiero ha sufrido deterioro cuando hay pruebas objetivas que indican que se han producido uno o más acontecimientos desde la fecha de reconocimiento inicial del activo que han afectado negativamente a los flujos de caja futuros previstos. En el caso de títulos de capital clasificados como instrumentos mantenidos para la venta, un descenso significativo o prolongado del valor razonable del título por debajo de su coste se considera un indicio de deterioro de valor del título. Cuando existen pruebas de que eso ha ocurrido respecto a activos financieros disponibles para la venta, la ganancia o pérdida acumulada registrada anteriormente en el Estado del resultado global se registra en la Cuenta de resultados.

La pérdida por deterioro de un activo financiero contabilizado a coste amortizado se calcula como la diferencia entre su valor contable y el valor presente de los flujos de caja futuros estimados descontados al tipo de interés efectivo original del activo.

## Planes de retribución a empleados

### a Obligaciones por pensiones

El Grupo tiene planes tanto de prestación definida como de aportación definida. Un plan de aportación definida es un plan de pensiones en virtud del cual el Grupo paga aportaciones fijas a una entidad independiente. El Grupo no tiene obligaciones legales o implícitas de pagar otras aportaciones si el fondo no mantiene suficientes activos para pagar a todos los empleados por los servicios prestados en periodos anteriores o en el periodo actual.

Los planes de prestación definida suelen definir el importe de la prestación por pensión que el empleado recibirá cuando se jubile, y que suele depender de uno o más factores, como la edad, los años de servicio y la retribución.

La obligación neta del Grupo con respecto a los planes de pensiones de prestación definida se calcula por separado para cada plan mediante la estimación del importe de las prestaciones futuras devengadas por los empleados como contraprestación por sus servicios en el ejercicio actual y ejercicios precedentes; esa prestación se descuenta para determinar su valor actual y se deduce el valor razonable de los activos afectos a los planes. El tipo de descuento es el rendimiento en la fecha de balance de bonos de empresa de calificación crediticia AA en la moneda adecuada, con duraciones aproximadas a las de las obligaciones del Grupo. Un actuario cualificado realiza el cálculo aplicando el método de la unidad de crédito proyectada. Cuando el cálculo arroja un activo neto para el Grupo, el activo reconocido se limita al valor actual de cualquier reembolso futuro del plan o reducción de las aportaciones futuras al plan ("techo de activos"). El valor razonable se basa en información de precio de mercado y, en el caso de títulos cotizados, es el precio de demanda publicado.

Los costes por servicios prestados corrientes se reconocen dentro de gastos de personal en el ejercicio en que se producen. Los costes por servicios prestados pasados se reconocen cuando se modifica o reduce el plan, o cuando el Grupo reconoce los correspondientes costes de reestructuración o prestaciones por rescisión de contrato. El interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento utilizada para medir las obligaciones por prestaciones definidas al comienzo del periodo al pasivo o activo neto por prestaciones definidas, teniendo en cuenta cualquier cambio que se produzca en el pasivo o activo neto por prestaciones definidas durante el periodo como resultado de aportaciones y pagos de prestaciones. Los intereses netos y otros gastos relacionados con los planes de prestaciones definidas se reconocen en la Cuenta de resultados. Las revaluaciones, formadas por ganancias y pérdidas actuariales, el efecto del techo de activos (excluyendo intereses) y la rentabilidad de los activos afectos a planes (excluyendo intereses), se reconocen inmediatamente en el Estado del resultado global. Las revaluaciones no se reclasifican a la Cuenta de resultados en periodos posteriores.

### b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

Las prestaciones por rescisión de contrato laboral se pagan cuando el contrato de empleo es rescindido por el Grupo antes de su fecha normal de finalización, o cuando el empleado acepta un despido voluntario a cambio de dicha prestación. El Grupo reconoce las prestaciones por rescisión de contrato laboral cuando demuestra su intención de poner fin al empleo de trabajadores conforme a un plan formal detallado para el que no haya una posibilidad realista de cancelación, o de proporcionar prestaciones por rescisión de contrato laboral como consecuencia de una oferta realizada para promover el despido voluntario.

Otras prestaciones a los empleados se reconocen cuando se considera que existe una obligación presente.

## Impuestos

Los activos y pasivos fiscales corrientes se valoran al importe que se espera cobrar o pagar a las autoridades fiscales, conforme a los tipos impositivos y la legislación aplicables o promulgados con carácter sustantivo en la fecha del balance.

Los impuestos sobre sociedades diferidos se registran en relación a todas las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables reflejados en las cuentas anuales, con las siguientes excepciones:

- Cuando la diferencia temporaria se deba al reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una operación que no es una combinación de negocios y que, en el momento de la transacción, no afecta a las pérdidas o ganancias contables ni fiscales;
- Con respecto a las diferencias fiscales temporarias asociadas a inversiones en filiales o empresas asociadas, cuando el momento de reversión de las diferencias temporarias pueda controlarse y sea probable que éstas no reviertan en un futuro previsible; y
- Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporarias deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se descuentan y se valoran a tipos impositivos que se estima vayan a ser de aplicación cuando se espere realizar los activos o a pagar los pasivos conforme a los tipos impositivos y a la legislación vigente o promulgada con carácter sustantivo en la fecha del balance.

El impuesto sobre beneficios se carga o abona directamente al patrimonio neto en la medida en la que se relaciona con partidas que se abonan o cargan al patrimonio. De lo contrario, el impuesto sobre beneficios se registra en la Cuenta de resultados.

#### Existencias

Las existencias, incluidos elementos consumibles de aeronaves, se valoran al importe menor entre el coste y el valor realizable neto. El coste se determina mediante el método del coste medio ponderado. Las existencias se componen principalmente de piezas de repuesto de aeronaves, piezas de motores reparables de aeronaves y combustible.

#### Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos mantenidos en entidades financieras a la vista o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.

#### Pagos basados en acciones

El Grupo posee una serie de planes de pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio, en virtud de los cuales el Grupo recibe servicios de empleados como contraprestación por instrumentos de patrimonio del Grupo. El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones se calcula en la fecha en que se conceden usando un modelo de valoración proporcionado por especialistas externos. El coste resultante, ajustado para reflejar el nivel esperado y real de los derechos consolidados del plan, se carga en la Cuenta de resultados durante el periodo en que se adquiere el derecho a las opciones. En la fecha de cada balance de situación, antes de la adquisición de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de adquisición de derechos, teniendo en cuenta la estimación del equipo directivo sobre si se alcanzaron o no las condiciones ajenas al mercado y por lo tanto el número de instrumentos de patrimonio que se vayan a otorgar en última instancia. Las variaciones que experimente el gasto acumulado desde la fecha del balance anterior se registran en la Cuenta de resultados con el correspondiente asiento en el patrimonio neto.

#### Provisiones

Se constituyen provisiones cuando existe una obligación relacionada con un pasivo actual derivado de un hecho pasado y cuando el importe de dicha obligación pueda estimarse con fiabilidad.

Las indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados se reconocen en cuanto a la tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva o jubilarse anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad legal de jubilación. El cálculo se realiza por actuarios independientes utilizando el método de la unidad de crédito proyectada.

Otras provisiones relacionadas con empleados incluyen provisiones de reestructuración para cubrir gastos directamente asociados a una reorganización empresarial (provisiones de reestructuración), cuando los planes de reorganización están suficientemente detallados y avanzados y cuando se han comunicado oportunamente a las partes afectadas en la fecha del balance de situación.

Si el efecto es material, los flujos de caja futuros esperados se descuentan usando una tasa que refleje, cuando proceda, los riesgos específicos de ese pasivo. Cuando se emplee el descuento, el aumento de la provisión que se deba al efecto del descuento del mismo se registra como gasto financiero.

#### Reconocimiento de ingresos

Los ingresos de pasaje y carga se reconocen cuando el servicio de transporte ha sido prestado. Los billetes de pasajeros netos de descuentos se registran como ingresos diferidos procedentes de ventas de billetes como pasivos corrientes hasta que el cliente ha tomado el vuelo. Los billetes no utilizados se reconocen como ingresos utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento sobre los términos y condiciones de los billetes y análisis estadísticos de las tendencias históricas.

Otros ingresos como mantenimiento, handling, hoteles y vacaciones y comisiones se reconocen en el momento en que se presta el servicio de acuerdo con la fecha de la factura o el contrato.

#### Programas de fidelización de clientes

El Grupo tiene cinco programas de fidelización de clientes: Executive Club, Iberia Plus, Avios, Punto y Aer Club. Los programas de fidelización de clientes permiten a los viajeros acumular puntos Avios que pueden canjear por varios premios principalmente de viaje, incluidos vuelos, hoteles y alquiler de coches. De conformidad con CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes", el valor razonable atribuido a los puntos Avios concedidos se difiere como un pasivo y se reconoce como un ingreso en el momento del canje de los puntos y la prestación del servicio a los participantes a cuyo nombre se emiten los puntos Avios.

Además, se venden puntos Avios a socios comerciales para su uso en actividades de fidelización. El valor razonable de los puntos Avios vendidos se difiere y se reconoce como ingreso en el momento del canje de los puntos por los participantes a cuyo nombre se emiten los puntos Avios. El coste del canje de los puntos Avios se reconoce cuando se canjean los puntos Avios.

El Grupo estima el valor razonable de los puntos Avios en función del valor razonable de los premios por los que podrían canjearse y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios que previsiblemente no se van a canjear, basada en los resultados de modelos estadísticos. El valor razonable de los puntos Avios refleja el valor razonable de los premios por los que los puntos se pueden canjear.

### Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia. La columna de partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluye partidas como una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo y el efecto de la venta, baja o deterioro de una inversión en un negocio.

Las operaciones de combinación de negocios incluyen partidas monetarias, como los costes derivados de la realización de la transacción, y partidas no monetarias como ganancias o pérdidas contables reconocidas en la Cuenta de resultados, como el fondo de comercio y las pérdidas en adquisiciones por etapas.

### Estimaciones y supuestos contables críticos

La elaboración de las cuentas anuales exige juicios, estimaciones y supuestos de la Dirección que afectan a la aplicación de políticas y a importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichas estimaciones y los supuestos relacionados se basan en experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables bajo determinadas circunstancias. Los resultados que realmente se obtengan en el futuro pueden diferir de las estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estos supuestos subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se revisa la estimación cuando la revisión afecta a ese periodo únicamente, o en el periodo de la revisión y periodos futuros cuando también afecta a esos periodos. Las estimaciones y supuestos que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste importante de los saldos contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio financiero se indican como sigue.

#### a Obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por bajas de empleados, otras provisiones relacionadas con los empleados y reestructuración

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por baja y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante valoraciones actuariales. La valoración actuarial conlleva la realización de supuestos sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza de largo plazo de esos planes, las estimaciones están sujetas a incertidumbres significativas. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en las notas 25 y 32. El Grupo aplica su juicio al determinar los supuestos que van a utilizarse, consultándolo con actuarios cualificados.

Las provisiones por reestructuración son estimaciones sobre las obligaciones futuras. El Grupo realiza juicios a la hora de determinar los gastos directos de reorganización previstos en función de planes que están suficientemente detallados y avanzados.

#### b Reconocimiento de ingresos

Los ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el transporte. Las ventas de billetes que no se espera que se vayan a utilizar ("billetes no utilizados") se reconocen como ingresos utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento, sobre la base de los términos y condiciones de los billetes y las tendencias históricas.

En lo que respecta a los programas de fidelización de clientes, el valor razonable atribuido a los puntos concedidos se difiere como un pasivo y se reconoce como un ingreso en el momento del canje de los puntos y la prestación del servicio a los participantes a cuyo nombre se emiten los puntos. El valor razonable de los premios acumulados se calcula haciendo referencia al valor razonable de los premios por los que se podrían canjear los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios acumulados que previsiblemente no van a canjear los clientes. El Grupo realiza juicios a la hora de determinar las hipótesis a aplicar en relación con el número de puntos que previsiblemente no se van a canjear mediante el uso de modelos estadísticos y tendencias históricas, y también a la hora de determinar la composición y el valor razonable de los premios acumulados.

A 31 de diciembre de 2016 el Grupo reconoció 4.145 millones de euros relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes (2015: 4.374 millones de euros) de los cuales 1.287 millones de euros (2015: 1.545 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

#### c Impuestos sobre sociedades

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren juicios sustanciales para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Hay muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta. El Grupo reconoce pasivos en relación a asuntos de inspección fiscal anticipada en base a si habrá que hacer frente a impuestos adicionales. Cuando el resultado final de las actuaciones de inspección es distinto de los importes registrados inicialmente, esas diferencias afectarán a los activos y pasivos fiscales corrientes y diferidos en el periodo en el que se determina.

El Grupo únicamente reconoce activos por impuestos diferidos en la medida en que resulte probable que se vaya a disponer de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales derivados de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La Dirección tiene en consideración los resultados operativos del ejercicio actual y los resultados previstos en el plan de negocio aprobado para evaluar la probabilidad de la recuperabilidad. El Plan de negocio se basa en el uso de hipótesis, estimaciones y juicios en relación con los resultados e indicadores económicos futuros.

#### d Deterioro de activos no financieros

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso. Estos cálculos requieren aplicar estimaciones e hipótesis, como se indica en la nota 16.

Otros activos no financieros se someten a pruebas de deterioro cuando existen indicios de que los importes contables pueden no ser recuperables.

#### e Valores residuales y vidas útiles de los activos

El Grupo realiza juicios al determinar las vidas útiles y los valores residuales del inmovilizado material, incluyendo los activos de flota. Las vidas útiles y los valores residuales se vuelven a valorar anualmente teniendo en cuenta los últimos planes de flota e información del plan de negocio. Los activos se deprecian hasta sus valores residuales a lo largo de sus vidas útiles estimadas.

#### f Clasificación de arrendamientos

Un arrendamiento se clasifica como financiero cuando todos los riesgos y los beneficios de la titularidad son sustancialmente transferidos al Grupo. A la hora de decidir cuál es la clasificación adecuada, se considera el contenido de fondo de la transacción, más que la forma. Entre los factores que se consideran, cabe mencionar los siguientes: si el arrendamiento transfiere la titularidad del activo al arrendatario al final del periodo de alquiler; si el arrendatario tiene la opción de comprar al activo a un precio que sea suficientemente inferior al valor razonable en la fecha de ejercicio; si el plazo de arrendamiento abarca la mayor parte de la vida económica del activo y si el valor actual de los pagos futuros mínimos de arrendamiento equivale al menos de forma sustancial a todo el valor razonable del activo arrendado. Más información sobre los compromisos de arrendamiento operativo del Grupo se detallan en la nota 24.

#### g Provisiones de mantenimiento

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y el Grupo aplica su juicio al determinar las estimaciones empleadas para igualar el consumo de repuestos y otros costes asociados con el mantenimiento de flota con el cargo apropiado en la cuenta de resultados.

### Cambios de políticas contables y de presentación de información

#### a Normas nuevas y modificaciones nuevas adoptadas por el Grupo

El Grupo ha adoptado una serie de modificaciones a las normas contables por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016. Ninguna de estas modificaciones ha resultado en un cambio significativo en la posición financiera o los resultados del Grupo, o la presentación de información de los estados financieros.

#### b Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas aún no vigentes

El IASB y el IFRIC emitieron las siguientes normas, modificaciones e interpretaciones que a continuación se señalan con fecha efectiva posterior a la de los presentes estados financieros. Estos cambios, en opinión de la Dirección, podrían afectar al Grupo en periodos futuros. Salvo indicación de lo contrario, el Grupo tiene previsto adoptar las siguientes normas, interpretaciones y modificaciones:

La NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes"; en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2018 (inclusive). Esta norma establece un nuevo modelo de cinco pasos que se aplicará a los ingresos procedentes de contratos con clientes. Los ingresos se reconocen en una cuantía que refleje la cantidad que una entidad espera recibir como contraprestación por dichos bienes o servicios y en el momento en el que se satisfacen las obligaciones de ejecución asociadas con dichos bienes o servicios.

IAG ha puesto en marcha un proyecto para identificar los flujos de ingresos en todo el Grupo y analizarlos usando el modelo de cinco pasos. Además, el Grupo está colaborando con otras aerolíneas en el marco del Grupo de Trabajo de Contabilidad del Sector de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para garantizar que el enfoque propuesto está en consonancia con el de otros actores del sector. En estos momentos, el Grupo prevé que la adopción de la NIIF 15 provoque los siguientes cambios principales en la contabilidad de los ingresos:

- Un cambio en el momento en el que se reconocen determinados ingresos auxiliares, para que coincidan con las obligaciones de ejecución principales asociadas con los servicios prestados;
- Cambios en la presentación bruta o neta de ingresos procedentes de la revisión de los términos y condiciones de determinadas transacciones realizadas por las compañías operativas en casos en las que éstas se podrían identificar como mandante o agente.

El Grupo prevé adoptar esta norma a partir del 1 de enero de 2018 y actualmente está evaluando si opta por aplicarla de forma totalmente retroactiva o aplicando el método de transición con el efecto acumulado de la aplicación inicial. El Grupo no espera que haya un cambio significativo en su rendimiento o posición financiera al adoptar esta norma.

NIIF 9 "Instrumentos financieros"; en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2018 (inclusive). La norma elimina las múltiples clasificaciones y modelos de valoración de activos financieros exigidos por la NIC 39 e introduce un modelo que tiene solo dos categorías de clasificaciones: coste amortizado y valor razonable. La clasificación se realiza en función del modelo de negocio para la gestión de los activos financieros y las características de los flujos de caja contractuales de los activos financieros. El registro y presentación de pasivos financieros y baja de instrumentos financieros se trasladan desde la NIC 39 sin cambios significativos. La NIIF 9 (2010) introduce más cambios en relación con los pasivos financieros. La NIIF 9 incorpora nuevos requisitos relacionados con el deterioro de los activos financieros y la contabilidad de coberturas. El Grupo no espera que se produzcan cambios significativos en la clasificación y la valoración de sus instrumentos financieros o en sus actividades de cobertura cuando se adopte esta norma.

NIIF 16 "Arrendamientos" (pendiente de adopción por la UE); en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2019 (inclusive). Bajo la NIIF 16, un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una consideración. La nueva norma elimina la clasificación de los arrendamientos como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros y en su lugar introduce un modelo contable único para los arrendatarios. Al aplicar este modelo, los arrendatarios están obligados a reconocer un pasivo por arrendamiento que refleje la obligación de realizar pagos por arrendamiento futuros y un activo por derecho de uso para prácticamente todos los contratos de arrendamiento. La NIIF 16 incluye una exención opcional para ciertos arrendamientos a corto plazo y para arrendamientos sobre activos de bajo valor. El Grupo está evaluando actualmente el impacto de esta nueva norma. Se espera que tanto la deuda neta como los activos no corrientes se incrementen con la aplicación de esta norma debido a que las obligaciones de cubrir pagos futuros bajo arrendamientos actualmente clasificados como arrendamientos operativos se reconocen en el balance de situación junto con los activos por derecho de uso relacionados. Los compromisos de arrendamiento operativo del Grupo se detallan en la nota 24.

NIC 7 (modificación) "Estado de flujos de efectivo" (pendiente de adopción por la UE); en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2017 (inclusive). Esta modificación exige revelar información que permita a los usuarios de los estados financieros evaluar los cambios en los pasivos derivados de las actividades de financiación, incluidos los cambios derivados de los flujos de efectivo y las variaciones en partidas distintas de efectivo. La modificación sugiere que una manera de cumplir el requisito de comunicación es proporcionar una conciliación entre los saldos iniciales y los saldos finales en el estado de situación financiera, para los pasivos derivados de las actividades de financiación. La adopción de esta modificación se traducirá en nuevos requisitos de comunicación para el Grupo.

NIIF 2 (modificación) "Clasificación y medición de transacciones con pagos basados en acciones" (pendiente de adopción por la UE); en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2018 (inclusive). Las modificaciones afectan principalmente a tres áreas: los efectos de las condiciones de consolidación sobre la medición de una transacción con pago basado en acciones que se liquida en efectivo; la clasificación de una transacción con pago basado en acciones con características de liquidación por el neto en relación con las obligaciones de retención fiscal; y la contabilización cuando una modificación de los términos y condiciones de un pago basado en acciones cambia la clasificación de la transacción de liquidarse en efectivo a liquidarse con instrumentos de patrimonio. La adopción de estas modificaciones no se traducirá en un cambio en la posición financiera o los resultados del Grupo.

No existen otras normas, modificaciones o interpretaciones emitidas pendientes de adopción que puedan tener, a juicio de los Consejeros, un efecto sustancial en los ingresos declarados o en los activos netos del Grupo.

El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, modificación o interpretación que se haya emitido pero que aún no esté vigente.

### c Reclasificación del periodo anterior

Los estados financieros del periodo anterior incluyen reclasificaciones para ajustarse a la presentación del periodo actual.

En 2016, el Grupo ha revisado y modificado la forma en que se presentaban determinadas partidas en la Cuenta de resultados consolidada, para reflejar mejor la naturaleza de las operaciones subyacentes y mejorar la comparabilidad entre periodos contables. A consecuencia de ello, en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015, algunos ingresos que anteriormente se presentaban como Otros ingresos se reclasificaron como Ingresos de pasaje e Ingresos de carga. El gasto relacionado con algunos servicios subcontratados y que anteriormente se imputaba a Propiedad, TI y otros gastos, se ha reclasificado como Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación. Estas reclasificaciones no han afectado a las cifras totales presentadas de ingresos, gastos o beneficio de las operaciones correspondientes a 2015. En el cuadro a continuación, se detallan estos ajustes.

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Anteriormente presentado	Reclasificación	Posterior a reclasificación
Ingresos de pasaje	20.350	(20)	20.330
Ingresos de carga	1.024	70	1.094
Otros ingresos	1.484	(50)	1.434
<b>Total ingresos</b>	<b>22.858</b>	<b>-</b>	<b>22.858</b>
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.371	200	2.571
Propiedad, TI y otros gastos	1.033	(200)	833
Otros gastos de las operaciones	17.136	-	17.136
<b>Gastos totales de las operaciones</b>	<b>20.540</b>	<b>-</b>	<b>20.540</b>
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>2.318</b>	<b>-</b>	<b>2.318</b>

### 3 Combinaciones de negocios

El 18 de agosto de 2015, el Grupo adquirió el 100% del capital social emitido de Aer Lingus Group a 2,55 euros por acción.

El valor razonable de los activos y pasivos resultantes de la adquisición se presentó de forma provisional en los estados financieros correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, se completó la valoración de la operación resultando en un incremento de 58 millones de euros en el valor razonable del inmovilizado material resultante de la adquisición, un pasivo por impuesto diferido relacionado de 7 millones de euros y una correspondiente disminución del fondo de comercio. La información comparativa está reformulada para reflejar este ajuste.

El fondo de comercio se reconoce del siguiente modo:

Millones de euros

Contraprestación en efectivo	1.351
Valor razonable de activos netos identificables	1.079
Fondo de comercio	272

### 4 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 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.

En 2016 el negocio de Avios ha sido tratado como una unidad operativa independiente y está incluido en Otras empresas del Grupo en la información de Segmentos de negocio. En 2015 Avios fue parte de los segmentos de British Airways e Iberia basado en su porcentaje de participación. Los comparativos de 2015 han sido reformulados y Avios está incluido en Otras empresas del Grupo.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	2016					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo	
<b>Ingresos</b>						
Ingresos externos	13.889	4.233	2.065	1.766	614	<b>22.567</b>
Ingresos entre segmentos	469	353	-	-	452	<b>1.274</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>14.358</b>	<b>4.586</b>	<b>2.065</b>	<b>1.766</b>	<b>1.066</b>	<b>23.841</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(950)	(215)	(19)	(75)	(28)	<b>(1.287)</b>
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.786</b>	<b>271</b>	<b>60</b>	<b>233</b>	<b>185</b>	<b>2.535</b>
Partidas excepcionales (nota 5)	(93)	-	-	-	42	<b>(51)</b>
<b>Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales</b>	<b>1.693</b>	<b>271</b>	<b>60</b>	<b>233</b>	<b>227</b>	<b>2.484</b>
Gastos no operativos netos						<b>(122)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>						<b>2.362</b>



Para el ejercicio finalizado 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	2015					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo	
Ingresos						
Ingresos externos	15.413	4.339	1.962	622	522	22.858
Ingresos entre segmentos	420	359	-	-	469	1.248
Ingresos por segmento	15.833	4.698	1.962	622	991	24.106
Depreciación, amortización y deterioro	(1.045)	(205)	(13)	(27)	(17)	(1.307)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.759	222	160	35	159	2.335
Partidas excepcionales (nota 5)	(35)	-	-	(3)	21	(17)
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.724	222	160	32	180	2.318
Gastos no operativos netos						(517)
Beneficio antes de impuestos						1.801

#### b Desglose geográfico

##### Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	2016	2015
Reino Unido	<b>7.877</b>	8.256
España	<b>3.632</b>	3.462
EE.UU.	<b>3.534</b>	3.447
Resto del mundo	<b>7.524</b>	7.693
	<b>22.567</b>	22.858

##### Activos por área

A 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	<b>9.608</b>	<b>1.196</b>
España	<b>1.877</b>	<b>1.236</b>
EE.UU.	<b>20</b>	<b>18</b>
Resto del mundo	<b>722</b>	<b>587</b>
	<b>12.227</b>	<b>3.037</b>

A 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.112	1.346
España	1.798	1.221
EE.UU.	26	14
Resto del mundo	794	614
	13.730	3.195

## 5 Partidas excepcionales

Millones de euros	2016	2015
Gastos de personal <sup>1</sup>	<b>93</b>	-
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición <sup>2</sup>	<b>(42)</b>	(51)
Gastos de combinación de negocios <sup>3</sup>	-	33
Provisión por litigios <sup>4</sup>	-	35
<b>Reconocidos como gastos de explotación</b>	<b>51</b>	17
<b>Total cargo excepcional antes de impuestos</b>	<b>51</b>	17
Impuestos sobre partidas excepcionales	<b>(13)</b>	6
<b>Total cargo excepcional después de impuestos</b>	<b>38</b>	23

### 1 Gastos de personal

British Airways ha puesto en marcha una serie de propuestas de transformación para crear una estructura más eficiente y rentable. Los costes totales del programa están formados principalmente por indemnizaciones por despido. Los costes asumidos en el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2016 en relación con estos proyectos ascienden a 144 millones de euros, con un crédito fiscal asociado de 27 millones de euros.

Durante el periodo, el Grupo realizó cambios en el plan post-empleo de prestaciones médicas de EE.UU. (Post-Retirement Medical Benefits, PRMB) para poner en mayor consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EE.UU. Este plan se contabiliza de forma similar a un plan de prestación definida, lo que significa que cualquier reducción de las prestaciones trae consigo el reconocimiento de una ganancia por servicios prestados en ejercicios anteriores cuando se produce la modificación del plan. Este cambio se ha traducido en el reconocimiento de una ganancia excepcional de los gastos de personal por valor de 51 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, y un cargo fiscal diferido relacionado de 9 millones de euros.

### 2 Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición

Aplicando la NIIF 3 Combinaciones de negocios, las ganancias o pérdidas en coberturas de flujos de efectivo adquiridos no deben trasladarse a la cuenta de resultados sino que deben presentarse en el patrimonio neto. Tras la adquisición de Aer Lingus, IAG siguió liquidando las coberturas de flujos de efectivo de combustible adquiridas en los gastos de combustible presentados. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, se reconoció un crédito de 42 millones de euros (2015: 51 millones de euros) como partida excepcional que revertió el impacto de la liquidación de las coberturas de flujos de efectivo para llegar hasta el total de Gastos de combustible y derechos de emisión. Se reconoció un cargo fiscal relacionado de 5 millones de euros (2015: 6 millones de euros).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015:

### 3 Gastos de Combinación de negocios

Se reconocieron 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.

### 4 Provisión por litigios

La provisión por litigios representa la continuación de las demandas civiles presentadas contra British Airways en 2006. Esta provisión de 35 millones de euros representa un caso resuelto contra British Airways en la demanda contra el negocio de carga. El importe definitivo que será necesario para pagar el resto de demandas detalladas en la nota 33 está sujeto a una gran incertidumbre.

## 6 Gastos por naturaleza

El beneficio de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2016	2015
Activos en propiedad	<b>739</b>	834
Aeronaves en régimen de arrendamiento financiero	<b>391</b>	346
Otros intereses de arrendamiento	<b>39</b>	47
Cargo por deterioro sobre inmovilizado material	-	5
Amortización de inmovilizado inmaterial	<b>104</b>	75
Deterioro del inmovilizado inmaterial	<b>14</b>	-
	<b>1.287</b>	1.307

Costes de arrendamiento operativo:

Millones de euros	2016	2015
Pagos mínimos por arrendamiento	<b>759</b>	659
- aeronaves	<b>226</b>	195
- inmuebles y equipo	<b>(2)</b>	(46)
Alquileres recibidos por subarrendamiento	<b>983</b>	808

Coste de existencias:

Millones de euros	2016	2015
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	<b>3.966</b>	4.899

## 7 Honorarios de auditores

Los honorarios por servicios de auditoría y de otra índole prestados por el auditor de las cuentas anuales consolidadas del Grupo y de determinadas cuentas anuales individuales de las sociedades consolidadas, Ernst & Young S.L., y por empresas de la red de Ernst & Young, fueron los siguientes:

Miles de euros	2016	2015	
	Ernst & Young	Ernst & Young	Otro auditor <sup>1</sup>
Honorarios devengados por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	<b>3.313</b>	3.552	40
Honorarios devengados por otros servicios:			
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	<b>541</b>	571	388
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	<b>440</b>	389	4
Otros servicios relacionados con tributación	<b>1</b>	57	-
Otros servicios de auditoría	<b>604</b>	552	-
Servicios relacionados con tecnología de la información	<b>5</b>	34	-
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas <sup>2</sup>	<b>90</b>	610	-
Todos los demás servicios	<b>22</b>	85	-
	<b>5.016</b>	5.850	432

1 Honorarios por servicios facturados a Aer Lingus por PricewaterhouseCoopers LLP ("PwC") y por empresas de la red de PwC, siendo éstos los auditores de Aer Lingus en 2015.

2 En 2015 incluía principalmente servicios relacionados con la adquisición de Aer Lingus.

Los honorarios de auditoría son aprobados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y se han revisado en el contexto de otras empresas a efectos de eficiencia de costes. El trabajo de la Comisión de Auditoría se describe en el Informe de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que incluye una explicación sobre el modo en que se salvaguardan la objetividad y la independencia cuando se proporcionan servicios que no son de auditoría.

## 8 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2016	2015
Sueldos y salarios	<b>3.136</b>	3.277
Contribuciones a la seguridad social	<b>491</b>	485
Gastos por pensiones	<b>276</b>	372
Costes por planes de pago basados en acciones	<b>36</b>	35
Otros gastos de personal <sup>1</sup>	<b>885</b>	736
Total gastos de personal	<b>4.824</b>	4.905

1 Otros gastos de personal comprenden dietas y alojamiento de tripulación.

El número medio de empleados durante el ejercicio fue el siguiente:

	2016		2015	
	Número medio de empleados	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados	Porcentaje de mujeres
Altos directivos	<b>215</b>	<b>27%</b>	214	24%
Personal de tierra:				
Directivos	<b>2.532</b>	<b>40%</b>	2.385	41%
No directivos	<b>33.313</b>	<b>35%</b>	32.835	36%
Tripulación técnica:				
Directivos	<b>6.257</b>	<b>11%</b>	5.906	10%
No directivos	<b>21.070</b>	<b>68%</b>	19.522	67%
	<b>63.387</b>		60.862	

## 9 Gastos e ingresos financieros

### a Gastos financieros

Millones de euros	2016	2015
Gastos financieros sobre:		
Préstamos bancarios	(29)	(23)
Arrendamientos financieros	(141)	(138)
Provisiones: actualización de descuento	(21)	(21)
Otros préstamos	(90)	(115)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	3	2
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	(1)	1
	<b>(279)</b>	<b>(294)</b>

### b Ingresos financieros

Millones de euros	2016	2015
Intereses sobre otros depósitos remunerados	<b>33</b>	42

### c Crédito/(carga) financiero neto correspondientes a pensiones

Millones de euros	2016	2015
Crédito/(carga) financiero neto correspondientes a pensiones	<b>12</b>	(12)

## 10 Impuestos

### a Cargos fiscales y balance de impuestos

(Cargo)/crédito fiscal en la Cuenta de resultados, el Estado del resultado global y el Estado de cambios en el patrimonio neto.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
<b>Impuestos corrientes</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	13	-	-	<b>13</b>
Cambios respecto al ejercicio corriente	(325)	143	10	<b>(172)</b>
<b>Total impuestos corrientes</b>	<b>(312)</b>	<b>143</b>	<b>10</b>	<b>(159)</b>
<b>Impuesto diferido</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(11)	-	1	<b>(10)</b>
Cambios respecto al ejercicio corriente	(130)	158	(7)	<b>21</b>
Cambio del tipo de impuestos	43	(40)	-	<b>3</b>
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(98)</b>	<b>118</b>	<b>(6)</b>	<b>14</b>
<b>Total impuestos</b>	<b>(410)</b>	<b>261</b>	<b>4</b>	<b>(145)</b>

El impuesto corriente incluido en el Estado del resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones y el impuesto corriente en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado con los planes de pago basados en acciones (5 millones de euros) y gastos financieros (5 millones de euros).

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
<b>Impuestos corrientes</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(5)	-	-	(5)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(337)	76	14	(247)
<b>Total impuestos corrientes</b>	<b>(342)</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>(252)</b>
<b>Impuesto diferido</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	32	1	-	33
Cambios respecto al ejercicio corriente	(59)	(180)	(4)	(243)
Cambio del tipo de impuestos	84	-	-	84
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>57</b>	<b>(179)</b>	<b>(4)</b>	<b>(126)</b>
<b>Total impuestos</b>	<b>(285)</b>	<b>(103)</b>	<b>10</b>	<b>(378)</b>

El impuesto corriente incluido en el Estado del resultado global está relacionado al completo con los planes de pensiones y el impuesto corriente incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado al completo con los planes de pago basados en acciones.

(Pasivo)/activo por impuesto corriente

Millones de euros	Saldo inicial	Cambios respecto a ejercicios anteriores	Cambios respecto al ejercicio actual	Efectivo	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
2016	(45)	13	(172)	318	13	127
2015	(48)	(5)	(247)	245	10	(45)

El activo por impuesto corriente es de 228 millones de euros (2015: 79 millones de euros) y el pasivo por impuesto corriente es de 101 millones de euros (2015: 124 millones de euros).

Activo/(pasivo) por impuesto diferido

Millones de euros	Saldo inicial	Cambios respecto a ejercicios anteriores	Cambios respecto al ejercicio actual	Cambio de tipos de impuestos	Combinaciones de negocios	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
2016	297	(10)	21	3	-	39	350
2015	491	33	(243)	84	(42)	(26)	297

El activo por impuesto diferido es de 526 millones de euros (2015: 723 millones de euros) y el pasivo por impuesto diferido es de 176 millones de euros (2015: 426 millones de euros).

## b Impuestos diferidos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Saldo inicial	Cambios respecto a ejercicios anteriores	Cambios respecto al ejercicio actual	Cambio de tipos de impuestos	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
Inmovilizado material	(1.208)	(7)	(8)	45	113	(1.065)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	472	1	(99)	(1)	(1)	372
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	410	16	(9)	(1)	(9)	407
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	298	(2)	(192)	(12)	(24)	68
Planes de pensiones	168	-	332	(28)	(31)	441
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	-	-	-	-	78
Planes de pago basados en acciones	22	1	(8)	-	(2)	13
Diferencias de cambio	8	(4)	6	-	(1)	9
Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes	1	-	1	-	-	2
Otras partidas	48	(15)	(2)	-	(6)	25
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>297</b>	<b>(10)</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>39</b>	<b>350</b>

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye una carga impositiva de 187 millones de euros que podrá ser reclasificada subsecuentemente a la Cuenta de resultados y un crédito fiscal de 345 millones de euros que puede que no se reclasifique.

Dentro de impuestos en Otro resultado global derivado de los cambios en el tipo de gravamen se incluye una carga impositiva de 12 millones de euros que podrá ser reclasificada subsecuentemente a la Cuenta de resultados y una carga impositiva de 28 millones de euros que puede que no se reclasifique.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Saldo inicial	Cambios respecto a ejercicios anteriores	Cambios respecto al ejercicio actual	Cambio de tipos de impuestos	Trasposos	Cambios por conversión de divisa	Saldo final
Inmovilizado material	(1.126)	18	(10)	84	(47)	(127)	(1.208)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	492	(6)	(13)	-	-	(1)	472
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	396	15	(42)	-	-	41	410
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	330	-	(41)	-	-	9	298
Planes de pensiones	248	-	(125)	-	-	45	168
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	89	(10)	(1)	-	-	-	78
Planes de pago basados en acciones	22	3	(4)	-	-	1	22
Diferencias de cambio	(16)	4	20	-	-	-	8
Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes	17	-	(16)	-	-	-	1
Otras partidas	39	9	(11)	-	5	6	48
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>491</b>	<b>33</b>	<b>(243)</b>	<b>84</b>	<b>(42)</b>	<b>(26)</b>	<b>297</b>

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye una carga impositiva de 53 millones de euros que podrá ser reclasificada subsecuentemente a la Cuenta de resultados y una carga impositiva de 127 millones de euros que puede que no se reclasifique.

**Detalle de cambios en impuestos diferidos respecto al ejercicio actual en la Cuenta de resultados, el Estado del resultado global y el Estado de cambios en el patrimonio neto**

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Inmovilizado material	(8)	-	-	(8)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	(99)	-	-	(99)
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	(9)	-	-	(9)
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	(5)	(187)	-	(192)
Planes de pensiones	(13)	345	-	332
Planes de pago basados en acciones	(1)	-	(7)	(8)
Diferencias de cambio	6	-	-	6
Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes	1	-	-	1
Otras partidas	(2)	-	-	(2)
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(130)</b>	<b>158</b>	<b>(7)</b>	<b>21</b>

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Inmovilizado material	(10)	-	-	(10)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	(13)	-	-	(13)
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	(42)	-	-	(42)
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	12	(53)	-	(41)
Planes de pensiones	2	(127)	-	(125)
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	(1)	-	-	(1)
Planes de pago basados en acciones	-	-	(4)	(4)
Diferencias de cambio	20	-	-	20
Ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes	(16)	-	-	(16)
Otras partidas	(11)	-	-	(11)
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(59)</b>	<b>(180)</b>	<b>(4)</b>	<b>(243)</b>

### c Conciliación del cargo fiscal total en la Cuenta de resultados

El cargo fiscal se calcula con los tipos locales aplicables a los beneficios o pérdidas en los principales países donde opera el Grupo. El cargo fiscal sobre los beneficios de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2016 y 2015 es inferior al cargo fiscal hipotético.

Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2016	2015
Beneficio contable antes de impuestos	<b>2.362</b>	1.801
Impuesto calculado a un tipo del 25% en España (2015: 28%), del 20% en el Reino Unido (2015: 20.25%) y del 12.5% en Irlanda (2015: 12.5%) <sup>1</sup>	<b>466</b>	381
Efectos de:		
Gastos no deducibles-partidas recurrentes	<b>12</b>	6
Gastos no deducibles-partidas no recurrentes	<b>9</b>	11
Activos fiscales no reconocidos del periodo corriente	<b>4</b>	3
Impuesto sobre beneficios no remitidos	<b>-</b>	3
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos	<b>(6)</b>	(8)
Crédito de inversión	<b>(7)</b>	(6)
Activos fiscales no reconocidos anteriormente	<b>(9)</b>	-
Títulos preferentes en euros contabilizados como socios externos	<b>(12)</b>	(4)
Otras partidas	<b>(2)</b>	10
Ajustes respecto a ejercicios anteriores	<b>(2)</b>	(27)
Efecto del cambio de tipos de impuestos	<b>(43)</b>	(84)
<b>Cargo fiscal en la Cuenta de resultados</b>	<b>410</b>	285

<sup>1</sup> La carga impositiva prevista se calcula sumando las cargas impositivas previstas de cada compañía del Grupo.

### d Otros impuestos

El Grupo contribuyó a los ingresos fiscales mediante el pago de impuestos relacionados con operaciones y pago de nóminas. Estos impuestos pagados durante 2016 se desglosan de la forma siguiente:

Millones de euros	2016	2015
Impuestos relacionados con el pago de nóminas	<b>495</b>	455
Impuesto sobre vuelos comerciales ( <i>Air Passenger Duty</i> ) del Reino Unido	<b>848</b>	923
Otros impuestos de billetes	<b>1.626</b>	1.583
	<b>2.969</b>	2.961

La reducción en el impuesto sobre vuelos comerciales del Reino Unido (APD) refleja los movimientos en los tipos de cambio y no una reducción en pagos subyacentes.

### e Factores que pueden afectar a cargos fiscales futuros

Diferencias temporarias no reconocidas-pérdidas

Millones de euros	2016	2015
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades español y gastos financieros diferidos	<b>47</b>	35
Pérdidas de capital en el Reino Unido derivadas antes de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	<b>34</b>	101
Pérdidas de capital en el Reino Unido derivadas después de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	<b>8</b>	10
Pérdidas de capital en el Reino Unido resultantes de inmuebles aptos para desgravaciones por estar clasificados como edificios industriales ( <i>Industrial Building Allowances</i> )	<b>296</b>	350
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades fuera de los países de operación principales	<b>170</b>	154

Diferencias temporales no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos fiscales diferidos en relación con los 170 millones de euros (2015: 795 millones de euros) de diferencias temporales relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o controla la reversión de estas diferencias temporales, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato o su reversión no tendría consecuencias fiscales.

Cambios de tipos del impuesto de sociedades en el Reino Unido

Durante el ejercicio se aprobaron reducciones en el impuesto de sociedades del Reino Unido, aparte de las aprobadas en 2015. El tipo principal del impuesto de sociedades se redujo del 18% al 17% con efecto a partir del 1 de abril de 2020. El impuesto diferido sobre diferencias temporales y las pérdidas fiscales a 31 de diciembre de 2016 se calcularon al tipo aplicable en el ejercicio en el que se prevé que se reviertan dichas diferencias temporales y pérdidas fiscales.



## Cambios en la legislación fiscal española

Los cambios en la ley española del impuesto de sociedades entraron en vigor hacia finales de 2016. Estos cambios incluían el retraso de la deducción fiscal para determinados gastos y de la compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores, lo cual incrementa el impuesto a pagar por el Grupo. También hubo cambios que incrementaron los pagos a cuenta del impuesto de sociedades (activo por impuesto corriente en 2016: 228 millones de euros). No se espera que estos cambios puedan alterar la futura carga impositiva total.

## Auditorías fiscales

El Grupo presenta declaraciones de impuestos en muchas jurisdicciones en todo el mundo. Las declaraciones de impuestos contienen cuestiones que están potencialmente sujetas a diferentes interpretaciones de las leyes y regulaciones en materia de impuestos, lo que puede dar lugar a consultas y a disputas con las autoridades fiscales. La resolución de estas consultas y disputas puede llevar varios años, pero el Grupo actualmente no espera que dicha resolución tenga ninguna repercusión significativa sobre la situación financiera o los resultados de operaciones del Grupo. El grado en que haya consultas y disputas abiertas dependerá de la jurisdicción y de la cuestión de que se trate.

## 11 Beneficios por acción

Millones de euros	2016	2015
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz y beneficios básicos por acción	1.931	1.495
Gastos financieros sobre bonos convertibles	26	25
Beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz y beneficios diluidos por acción	1.957	1.520

	2016 Número miles	2015 Número miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	2.075.568	2.034.197
Supuesto de conversión de bonos convertibles	115.688	101.480
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	19.734	24.260
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.210.990	2.159.937

Céntimos de €	2016	2015
Beneficio básico por acción	93,0	73,5
Beneficio diluido por acción	88,5	70,4

El cálculo del beneficio básico y diluido por acción antes de partidas excepcionales está incluido en el apartado de Indicadores de rendimiento alternativos.

## 12 Dividendos

Millones de euros	2016	2015
<b>Dividendo declarado en efectivo</b>		
Dividendo a cuenta en 2016 de 11 céntimos de euro por acción (2015: 10 céntimos de euro por acción)	233	203
Dividendo complementario en 2015 de 10 céntimos de euro por acción	212	-

### Dividendo propuesto en efectivo

Dividendo complementario en 2016 de 12,5 céntimos de euro por acción	265
--	-----

El dividendo complementario propuesto se distribuiría de los beneficios netos para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016.

Los dividendos sobre acciones ordinarias propuestos están sujetos a su aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y sujetos a su aprobación se reconocen como pasivo en esa fecha.

### 13 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
<b>Coste</b>				
Saldo a 1 de enero de 2015	20.226	2.259	1.515	24.000
Altas	1.774	51	112	1.937
Adquirido mediante Combinación de negocios	751	16	12	779
Bajas	(1.180)	(3)	(56)	(1.239)
Reclasificaciones	(184)	3	(22)	(203)
Movimientos por cambio de divisas	1.488	155	90	1.733
Saldo a 31 de diciembre de 2015	22.875	2.481	1.651	27.007
Altas	2.739	31	123	<b>2.893</b>
Bajas	(2.957)	(5)	(50)	<b>(3.012)</b>
Reclasificaciones	(178)	-	(21)	<b>(199)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(2.740)	(297)	(170)	<b>(3.207)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>19.739</b>	<b>2.210</b>	<b>1.533</b>	<b>23.482</b>
<b>Depreciación y deterioro</b>				
Saldo a 1 de enero de 2015	10.252	999	965	12.216
Dotación	1.066	70	91	1.227
Bajas	(954)	(3)	(34)	(991)
Reclasificaciones	(99)	2	(10)	(107)
Movimientos por cambio de divisas	793	75	64	932
Saldo a 31 de diciembre de 2015	11.058	1.143	1.076	13.277
Dotación	1.016	64	89	<b>1.169</b>
Bajas	(1.309)	(5)	(27)	<b>(1.341)</b>
Reclasificaciones	(140)	-	(9)	<b>(149)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(1.430)	(149)	(122)	<b>(1.701)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>9.195</b>	<b>1.053</b>	<b>1.007</b>	<b>11.255</b>
<b>Valor neto contable</b>				
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>10.544</b>	<b>1.157</b>	<b>526</b>	<b>12.227</b>
A 31 de diciembre de 2015	11.817	1.338	575	13.730
<b>Análisis a 31 de diciembre de 2016</b>				
En propiedad	3.930	1.114	409	<b>5.453</b>
En arrendamientos financieros	6.000	4	57	<b>6.061</b>
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	614	39	60	<b>713</b>
<b>Inmovilizado material</b>	<b>10.544</b>	<b>1.157</b>	<b>526</b>	<b>12.227</b>
Análisis a 31 de diciembre de 2015				
En propiedad	4.763	1.289	460	6.512
En arrendamientos financieros	6.385	16	33	6.434
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	669	33	82	784
Inmovilizado material	11.817	1.338	575	13.730

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2016	2015
Inmuebles propios	<b>494</b>	561
Mejoras en inmuebles arrendados a largo plazo	<b>331</b>	387
Mejoras en inmuebles arrendados a corto plazo <sup>1</sup>	<b>332</b>	390
<b>Inmuebles</b>	<b>1.157</b>	1.338

<sup>1</sup> Las mejoras en inmuebles arrendados a corto plazo se refieren a arrendamientos inmobiliarios con duración inferior a 50 años.

A 31 de diciembre de 2016, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo garantizados con activos de flota con un coste de 1.071 millones de euros (2015: 1.466 millones de euros) y cartas de crédito de 273 millones de euros a favor de los Administradores del Plan de Pensiones de British Airways están garantizadas con ciertas aeronaves (2015: 278 millones de euros).

## 14 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 14.022 millones de euros (2015: 16.091 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 13.991 millones de euros para la adquisición de 89 Airbus A320 (entre 2018 y 2022), 17 Airbus A321 (entre 2017 y 2019), 5 Airbus A330 (entre 2017 y 2018), 43 Airbus A350 (entre 2018 y 2022) y 18 Boeing 787 (entre 2017 y 2021).

## 15 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 38 millones de euros corresponden a 15 millones de euros que el Grupo ha invertido en Propius Holdings Limited y 23 millones de euros que corresponden a cinco aeronaves Airbus A340-300. Estos activos se incluyen en los segmentos operativos de Aer Lingus e Iberia respectivamente y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 31 de diciembre de 2016.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016 seis aeronaves Airbus A340-300 fueron clasificadas como mantenidas para la venta. Se vendieron activos mantenidos para la venta con un valor neto contable de 19 millones de euros durante el ejercicio, relacionados con la venta de un avión Airbus A340-300 en Iberia y tres fuselajes de Boeing 737-400 y nueve motores de Boeing 737-400 en British Airways, resultando en un beneficio de 1 millón de euros en British Airways.

A 31 de diciembre de 2015 los activos no corrientes mantenidos para la venta de 5 millones de euros representaban tres fuselajes de Boeing 737-400 y nueve motores de Boeing 737-400 que se habían parado y puesto a la venta. Estos fueron incluidos en el segmento de British Airways.

## 16 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

### a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje <sup>1</sup>	Otros <sup>2</sup>	Total
<b>Coste</b>						
Saldo a 1 de enero de 2015	328	341	253	1.442	749	3.113
Altas	-	-	-	-	168	168
Adquirido mediante Combinación de negocios	272	110	-	172	40	594
Bajas	-	-	-	-	(114)	(114)
Reclasificaciones	-	-	-	-	20	20
Movimientos por cambio de divisas	5	-	-	70	42	117
Saldo a 31 de diciembre de 2015	605	451	253	1.684	905	3.898
Altas	-	-	-	-	154	<b>154</b>
Bajas	-	-	-	-	(19)	<b>(19)</b>
Reclasificaciones	-	-	-	-	20	<b>20</b>
Movimientos por cambio de divisas	(7)	-	-	(128)	(100)	<b>(235)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>598</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>1.556</b>	<b>960</b>	<b>3.818</b>
<b>Amortización y deterioro</b>						
Saldo a 1 de enero de 2015	249	-	-	77	349	675
Dotación	-	-	-	3	72	75
Bajas	-	-	-	-	(78)	(78)
Reclasificaciones	-	-	-	-	8	8
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	6	17	23
Saldo a 31 de diciembre de 2015	249	-	-	86	368	703
Dotación	-	-	-	6	98	<b>104</b>
Cargo por deterioro reconocido durante el ejercicio <sup>3</sup>	-	-	-	14	-	<b>14</b>
Reclasificaciones	-	-	-	-	9	<b>9</b>
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(8)	(41)	<b>(49)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>249</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>98</b>	<b>434</b>	<b>781</b>
<b>Valor neto contable</b>						
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>349</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>1.458</b>	<b>526</b>	<b>3.037</b>
A 31 de diciembre de 2015	356	451	253	1.598	537	3.195

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de la UE de 113 millones de euros (2015: 123 millones de euros) con vida útil finita. La restante vida útil de estos derechos de aterrizaje es de 19 años.

2 Otro inmovilizado inmaterial se compone principalmente de software con un valor contable neto de 474 millones de euros (2015: 487 millones de euros), además de derechos de emisión adquiridos.

3 El cargo por deterioro de 14 millones de euros corresponde a derechos de aterrizaje asociados con la operación Openskies de British Airways, de los cuales 11 millones de euros corresponden a derechos de aterrizaje en la UE que tienen una vida útil indefinida.

## b Prueba de deterioro

A continuación presentamos los importes contables del inmovilizado inmaterial con vida útil indefinida y del fondo de comercio correspondientes a las unidades generadoras de efectivo (UGE) del Grupo:

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
<b>2016</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	-	423	306	-	<b>729</b>
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero de 2016	56	901	-	-	<b>957</b>
Deterioro	-	(11)	-	-	<b>(11)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(7)	(119)	-	-	<b>(126)</b>
A 31 de diciembre de 2016	49	771	-	-	<b>820</b>
<b>Vueling</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	28	89	35	-	<b>152</b>
<b>Aer Lingus</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	272	62	110	-	<b>444</b>
<b>Avios</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	-	-	-	253	<b>253</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>349</b>	<b>1.345</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>2.398</b>
<b>2015</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero de 2015	-	423	306	253	982
Traspaso a Avios	-	-	-	(253)	(253)
A 31 de diciembre de 2015	-	423	306	-	729
<b>British Airways</b>					
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
<b>Vueling</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2015	28	89	35	-	152
<b>Aer Lingus</b>					
A 1 de enero de 2015	-	-	-	-	-
Adquirido mediante Combinación de negocios	272	62	110	-	444
A 31 de diciembre de 2015	272	62	110	-	444
<b>Avios</b>					
A 1 de enero de 2015	-	-	-	-	-
Traspaso de Iberia	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2015	-	-	-	253	253
<b>A 31 de diciembre de 2015</b>	<b>356</b>	<b>1.475</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>2.535</b>

### 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 el Consejo de Administración 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 existentes.

### Principales hipótesis

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

Por ciento	2016				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	12-15	8-14	7-15	12-15	n/a <sup>1</sup>
Crecimiento medio anual de los AKO	2	4	7	8	n/a <sup>1</sup>
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,5	2,0	2,0	2,0	2,4
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5	9,8	10,6	7,8	9,1

Por ciento	2015			
	British Airways	Iberia	Vueling	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	12-15	8-14	12-15	n/a <sup>1</sup>
Crecimiento medio anual de los AKO	2-3	7	10	n/a <sup>1</sup>
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,5	2,0	2,0	2,4
Tasa de descuento antes de impuestos	8,6	9,7	10,3	9,1

<sup>1</sup> Las hipótesis relacionadas con el margen operativo ajustado por arrendamientos y crecimiento medio anual de los AKO, no son aplicables al programa de fidelización Avios, que opera su negocio con socios tanto dentro como fuera de IAG.

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 2021. 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) (fuente: Oxford Economics). Se revisa cada año y se actualiza cuando se crea conveniente para reflejar los puntos de vista de la Dirección en cuanto al 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 líneas 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 de impuestos futuros.

### Resumen de los resultados

En 2016, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

En 2016, British Airways reconoció un cargo por deterioro de 14 millones de euros en relación con los derechos de aterrizaje asociados con su negocio Openskies, 11 millones de los cuales estaban relacionados con derechos de aterrizaje en la UE, que tienen una vida indefinida. El deterioro se ha producido por cambios en los supuestos del Plan de negocio para las operaciones de Openskies. A 31 de diciembre de 2016, el resto del valor contable ascendía a 12 millones de euros, que representan su valor en uso.

### Sensibilidades

Se han tenido en cuenta sensibilidades para cada una 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.

## 17 Inversiones en empresas asociadas

### a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2016 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

Todas las empresas filiales se incluyen en la consolidación. No se han producido cambios significativos en las participaciones accionariales en las empresas filiales este año.

El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2016 se ha cifrado en 308 millones de euros, que comprenden principalmente 300 millones de euros de valores preferentes de interés fijo al 6,75% emitidos por British Airways Finance (Jersey) L.P. (nota 31).

British Airways Employee Benefit Trustee (Jersey) Limited, una empresa filial enteramente controlada por British Airways, controla a British Airways Plc Employee Share Ownership Trust (el Trust). El Trust no es una empresa filial legal de IAG; sin embargo se consolida dentro de los resultados del Grupo.

### b Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

La participación en los activos, pasivos, ingresos y beneficios de las empresas asociadas y negocios conjuntos del Grupo, que se incluyen en sus estados financieros, es la siguiente:

Millones de euros	2016	2015
Total activo	88	100
Total pasivo	(61)	(64)
Ingresos	52	75
Beneficio del ejercicio	6	6

El detalle de los movimientos en las inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos es el siguiente:

Millones de euros	2016	2015
Al inicio del ejercicio	41	27
Participación en beneficios retenidos	6	6
Adquiridos mediante Combinación de negocios	-	17
Bajas	-	(1)
Reclasificaciones <sup>1</sup>	(15)	-
Movimientos por cambio de divisas	-	1
Dividendos recibidos	(3)	(9)
	29	41

<sup>1</sup> Durante el ejercicio, la participación del Grupo del 33,33% en el capital social de Propius Holdings Limited se clasificó como mantenida para la venta.

A 31 de diciembre de 2016, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2016, la inversión del Grupo en Handling Guinea Ecuatorial, S.A. sobrepasaba el 50% (51%) y se ha tratado como una empresa asociada, ya que el socio local controla sus actividades.

## 18 Activos financieros disponibles para la venta

Los activos financieros disponibles para la venta comprenden los siguientes:

Millones de euros	2016	2015
<b>Valores cotizados</b>		
Comair Limited	15	9
<b>Valores no cotizados</b>	58	65
	73	74

La ganancia neta relacionada con activos financieros disponibles para la venta fue de 4 millones de euros (2015: 5 millones de euros).

## 19 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2016	2015
<b>Importes con vencimiento inferior a un año</b>		
Deudores comerciales	1.469	1.280
Provisión para insolvencias	(64)	(84)
Deudores comerciales netos	1.405	1.196
Pagos anticipados e ingresos devengados	717	925
Otros deudores no comerciales	182	310
	<b>2.304</b>	<b>2.431</b>
<b>Importes con vencimiento superior a un año</b>		
Pagos anticipados e ingresos devengados	313	173
Otros depósitos remunerados (a más de un año)	114	104
Otros deudores no comerciales	72	88
	<b>499</b>	<b>365</b>

Los movimientos de provisiones para insolvencias fueron los siguientes:

Millones de euros	2016	2015
Al inicio del ejercicio	84	97
Provisión para cuentas de dudoso cobro	7	8
Importes revertidos no utilizados	(1)	(3)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(23)	(20)
Movimientos por cambio de divisas	(3)	2
	<b>64</b>	<b>84</b>

El desglose por vencimiento de deudores comerciales netos es el siguiente:

Millones de euros	2016	2015
No vencidos ni deteriorados	1.017	986
< 30 días	235	117
30 - 60 días	96	77
> 60 días	57	16
<b>Deudores comerciales, neto</b>	<b>1.405</b>	<b>1.196</b>

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2015: periodo medio de 30 días).

## 20 Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo

Millones de euros	2016	2015
Efectivo en bancos y en caja	2.021	2.230
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	1.316	679
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.337	2.909
Otros depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	3.091	2.947
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	<b>6.428</b>	<b>5.856</b>

El efectivo en bancos se mantiene principalmente en fondos del mercado monetario calificados AAA y en depósitos bancarios. Los depósitos a corto plazo se realizan por periodos de hasta tres meses en función de las necesidades de efectivo del Grupo y devengan intereses a tipos variables aplicables a los respectivos depósitos.

A 31 de diciembre de 2016, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2015: cero).

Los otros depósitos remunerados a corto plazo se realizan por periodos superiores a tres meses, con vencimiento habitualmente dentro del plazo de 12 meses, y los intereses se basan en los tipos de mercado disponibles en el momento en que se realizaron los depósitos.

A 31 de diciembre de 2016, Aer Lingus tenía 47 millones de euros de efectivo restringido (2015: 49 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

## 21 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2016	2015
Acreedores comerciales	1.776	2.043
Otros acreedores	910	1.031
Otros impuestos y seguridad social	218	186
Devengos e ingresos diferidos	401	543
	<b>3.305</b>	<b>3.803</b>

### Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Days	2016	2015
Periodo medio de pago a proveedores	31	42
Ratio de operaciones pagadas	30	42
Ratio de operaciones pendientes de pago	53	47

Millones de euros	2016	2015
Total pagos realizados	4.600	4.272
Total pagos pendientes	86	84

## 22 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2016	2015
Acreedores comerciales no corrientes	4	5
Devengos e ingresos diferidos	234	218
	<b>238</b>	<b>223</b>

## 23 Deudas a largo plazo

### a Corrientes

Millones de euros	2016	2015
Préstamos bancarios y otros	149	576
Arrendamientos financieros	777	556
	<b>926</b>	<b>1.132</b>

### b No corrientes

Millones de euros	2016	2015
Préstamos bancarios y otros	1.764	2.176
Arrendamientos financieros	5.825	5.322
	<b>7.589</b>	<b>7.498</b>

Durante el año, todos los titulares de los 390 millones de euros a tipo fijo del 1,75% de bonos convertibles, ejercieron la opción de canjear sus bonos convertibles por acciones ordinarias de la Sociedad, lo que resultó en la emisión de 92.910.220 acciones durante el ejercicio.

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2027. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 613 millones de euros (2015: 813 millones de euros) garantizados por aeronaves. Los arrendamientos financieros están garantizados en todos los casos por aeronaves o inmovilizado material.



### c Préstamos bancarios y otros

Los préstamos bancarios y otros comprenden los siguientes:

Millones de euros	2016	2015
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,25% con vencimiento en 2020 <sup>1</sup>	463	454
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 <sup>1</sup>	441	431
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>2</sup>	304	328
200 millones de euros de bonos sin garantía a tipo fijo <sup>3</sup>	200	147
Préstamo sindicado a tipo variable garantizado por inversiones <sup>4</sup>	176	192
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo garantizados por aeronaves <sup>5</sup>	157	174
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves <sup>6</sup>	87	102
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>7</sup>	53	55
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) <sup>8</sup>	18	15
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>9</sup>	12	52
Préstamos en libras esterlinas con el Banco Europeo de Inversiones garantizados con bienes <sup>10</sup>	2	7
390 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 1,75% con vencimiento en 2018 <sup>11</sup>	-	350
250 millones de libras esterlinas de Eurobonos sin garantía a tipo fijo del 8,75% con vencimiento en 2016 <sup>12</sup>	-	343
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo fijo garantizados por aeronaves <sup>13</sup>	-	102
	<b>1.913</b>	<b>2.752</b>
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	<b>(149)</b>	<b>(576)</b>
	<b>1.764</b>	<b>2.176</b>

- Dos bonos senior convertibles en acciones de IAG no garantizados fueron emitidos por el Grupo en noviembre de 2015; 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2020, y 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generaron unos fondos netos de 494 millones de euros y vencen en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar cada bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles de 39 millones de euros y 62 millones de euros respectivamente, se incluye en Otras reservas (nota 31). Los bonos incorporan protección de dividendos, y a 31 de diciembre de 2016, 72.417.846 opciones relacionadas con estos bonos continuaban pendientes de liquidación.
- Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,29% y el 1,50% y su período de amortización va de 2024 a 2027.
- 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo con un cupón entre el 2,5% y el 3,75% reembolsables entre 2018 y 2027. Durante el ejercicio, el Grupo emitió bonos por un total de 49 millones de euros.
- El préstamo sindicado en euros a tipo variable está garantizado en activos específicos del Grupo y devenga un interés del 1,375% sobre el EURIBOR de 3 meses. El préstamo es reembolsable en 2020.
- Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo fijo están garantizados con activos específicos de aeronaves del grupo, y devengan intereses a tipos entre el 3,81% y el 4,76%. Su período de amortización va de 2021 a 2026.
- Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados con activos específicos de aeronaves del grupo, y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
- Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable están garantizados por aeronaves en propiedad del Grupo y devengan interés al 1,10%. Los préstamos se amortizarán entre 2018 y 2019.
- Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y se amortizarán entre 2017 y 2026.
- Los préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo variable están garantizados por activos específicos de aeronaves del Grupo y devengan interés del 3,66%. Los préstamos se amortizarán en 2017.
- Los préstamos en libras esterlinas del Banco Europeo de Inversiones están garantizados por ciertos activos inmobiliarios del Grupo y devengan interés al 0,50%. Los préstamos se amortizarán en 2017.
- En mayo de 2013 el Grupo emitió bonos convertibles a interés fijo del 1,75% por valor de 390 millones de euros, con los cuales generó unos fondos netos de 386 millones de euros y que eran convertibles en acciones ordinarias si el titular así lo decidía antes o a su vencimiento en mayo de 2018. El precio de conversión se estableció con una prima del 35% respecto al precio de las acciones del Grupo en la fecha de emisión. El Grupo mantenía una opción para reembolsar los bonos convertibles al importe del principal, junto con los intereses devengados, si se cumplen ciertos criterios preestablecidos.

A comienzos de 2016, un grupo de bonistas solicitó la conversión, lo que se tradujo en la emisión de 929.102 acciones. Después de que el Grupo anunciara que había ejercido su opción de reembolsar todos los bonos convertibles al 1,75% en circulación correspondientes a la emisión de 390 millones de euros con vencimiento en 2018, en junio de 2016 todos los demás bonistas ejercieron su opción de canjear sus bonos convertibles por acciones ordinarias, lo que se tradujo en la emisión de 91.981.118 acciones nuevas.

A 31 de diciembre 2016 no existían opciones pendientes de amortizar (2015: 91.758.228).

12 250 millones de libras esterlinas a tipo fijo al 8,75% de eurobonos no garantizados con vencimiento en 2016 fueron reembolsados en agosto de 2016.

13 Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo fijo fueron convertidos a tipos variables durante el ejercicio. Estos préstamos se encuentran ahora incluidos en el punto 7 más arriba.

#### d Total préstamos y arrendamientos financieros

Millones	2016	2015
<b>Préstamos</b>		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$176	\$246
Euros	€498	€536
Libras esterlinas	£47	£119
Yuanes chinos	CNY 623	CNY 716
	€809	€1.027
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.104	€1.381
Libras esterlinas	-	£250
	€1.104	€1.725
<b>Arrendamientos financieros</b>		
Dólares estadounidenses	\$3.246	\$3.464
Euros	€2.343	€1.458
Yenes japoneses	¥63.614	¥44.599
Libras esterlinas	£527	£656
	€6.602	€5.878
	€8.515	€8.630

#### e Obligaciones por arrendamientos financieros

El Grupo utiliza arrendamientos financieros principalmente para adquirir aeronaves. Dichos arrendamientos tienen tanto opciones de renovación como opciones de compra, a elección del Grupo. Los pagos futuros mínimos en virtud de arrendamientos financieros son los siguientes:

Millones de euros	2016	2015
Pagos futuros mínimos con vencimiento:		
En el plazo de un año	905	692
Entre uno y cinco años	3.339	3.084
Más de cinco años	3.070	2.769
	7.314	6.545
Menos: Gastos financieros	(712)	(667)
Valor presente de pagos futuros mínimos de arrendamientos	6.602	5.878
El valor presente de los pagos futuros mínimos de arrendamiento se desglosa del modo siguiente:		
En el plazo de un año	777	556
Entre uno y cinco años	2.938	2.723
Más de cinco años	2.887	2.599
	6.602	5.878

## 24 Compromisos de arrendamiento operativo

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles, equipo y aeronaves. Los plazos de dichos arrendamientos oscilan desde menos de un año a 14 años en el caso de aeronaves y desde menos de un año a 22 años en el caso de inmovilizado material con la excepción de un arrendamiento de terreno que tiene una duración restante de 129 años. Algunos arrendamientos incluyen opciones de renovación.

Los pagos totales sobre los que existen compromisos en virtud de arrendamientos operativos tienen los siguientes vencimientos:

Millones de euros	2016			2015		
	Flota	Inmovilizado material	Total	Flota	Inmovilizado material	Total
En el plazo de un año	975	158	1.133	778	179	957
Entre uno y cinco años	2.970	233	3.203	2.184	384	2.568
Más de cinco años	1.918	2.060	3.978	1.206	2.456	3.662
	<b>5.863</b>	<b>2.451</b>	<b>8.314</b>	4.168	3.019	7.187

### Subarrendos

Los subarrendos suscritos por el Grupo están relacionados con inmuebles de alquiler excedentes mantenidos en régimen de arrendamientos no cancelables con terceros. Estos arrendamientos tienen plazos residuales de entre uno y 21 años y los activos exceden las necesidades del Grupo. Los alquileres futuros mínimos que se recibirán en virtud de arrendamientos operativos no cancelables son de 12 millones de euros (2015: 16 millones de euros), de los cuales 7 millones de euros (2015: 9 millones de euros) vencen en el plazo de un año, 5 millones de euros (2015: 5 millones de euros) vencen entre uno y cinco años y ninguno (2015: 2 millones de euros) vence en más de cinco años.

## 25 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 2016	1.013	744	579	235	83	<b>2.654</b>
Provisiones registradas durante el ejercicio	319	172	26	23	101	<b>641</b>
Utilizadas durante el ejercicio	(141)	(206)	(24)	(8)	(94)	<b>(473)</b>
Reversión de importes no utilizados	(23)	(18)	(1)	(60)	(5)	<b>(107)</b>
Actualización de descuento	3	3	13	1	1	<b>21</b>
Movimientos por cambio de divisas	30	(3)	-	(2)	(3)	<b>22</b>
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2016</b>	<b>1.201</b>	<b>692</b>	<b>593</b>	<b>189</b>	<b>83</b>	<b>2.758</b>
Desglose:						
Corrientes	296	248	65	119	43	<b>771</b>
No corrientes	905	444	528	70	40	<b>1.987</b>
	<b>1.201</b>	<b>692</b>	<b>593</b>	<b>189</b>	<b>83</b>	<b>2.758</b>

### Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamientos operativos. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Cuando esos costes se producen como consecuencia de un gasto sobre el activo arrendado, los costes de reparación también se capitalizan. Esta es una provisión a largo plazo, que cubre típicamente la duración del activo arrendado que es de hasta 14 años para aeronaves.

### Reestructuración

El Grupo también reconoce una provisión para planes de despido voluntario. Parte de esta provisión está relacionada con un programa de despido colectivo que proporciona pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y basada en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,20%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos diez años.

Durante el ejercicio, el Grupo ha reconocido una provisión de 144 millones de euros relacionada con los planes de reestructuración en British Airways (nota 5). Los costes relacionados con esta provisión se espera que se incurran en los próximos dos años.

## Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

Esta provisión incluye indemnizaciones por despido para empleados bajo varios acuerdos contractuales.

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad reglamentaria de jubilación, y una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial fue reconocida. La provisión fue revisada a 31 de diciembre de 2016 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento del 1,18% y del 0,02% en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no y una subida anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) del 1,50%. Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 524 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 (2015: 505 millones de euros).

## Provisiones para demandas judiciales

Provisiones para demandas judiciales incluye:

- Importes relacionados con reclamaciones de múltiples partes realizadas por grupos o empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con sus operaciones, incluidas reclamaciones de pagas de vacaciones adicionales y por discriminación de edad;
- Provisiones relacionadas a estimaciones de las bases imponibles; y
- Provisiones relacionadas con las inspecciones abiertas por una serie de organismos reguladores de la competencia en relación con prácticas de supuesta competencia desleal en los negocios de transporte de carga y pasajeros del Grupo. La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta (nota 33).

## Otras provisiones

Esta provisión incluye:

- Importes para pasajeros cuyos vuelos sufrieron retrasos considerables y tienen derecho a indemnización. Esta provisión es fundamentalmente una provisión corriente y se espera que cada año se utilicen y consignen importes. Esta provisión se ha vuelto a valorar en base al nivel histórico de demandas;
- Una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO<sub>2</sub> en los vuelos dentro de la UE por encima de los derechos de emisión otorgados; y
- Una provisión relacionada con contratos de flota desfavorables.

## 26 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a varios riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo de precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipo de interés) riesgo de crédito de contrapartida, riesgo de liquidez y riesgo de capital. Los programas de Gestión del Riesgo Financiero del Grupo se centran en la imprevisibilidad de los mercados financieros y definen la cantidad de riesgo que puede asumir el Grupo.

La gestión del Riesgo Financiero se lleva a cabo en dos niveles bajo la supervisión general del departamento de Tesorería del Grupo. El primer nivel comprende las variaciones en los precios del combustible, euros/dólares estadounidenses y libras esterlinas/dólares estadounidenses, que son los riesgos financieros más importantes para el Grupo. El Consejo aprueba el nivel de asunción de riesgo y el nivel de riesgo aceptable. El Comité de Dirección de IAG aprueba los niveles de cobertura y el grado de flexibilidad al aplicar los niveles que se delegan a Comité de Tesorería del Grupo. El Comité de Tesorería del Grupo se reúne periódicamente e incluye a representantes del equipo de tesorería del Grupo, British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. La Comisión aprueba un mandato para que los equipos de tesorería de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus apliquen cobertura en el mercado para sus respectivas compañías, incluyendo los instrumentos que se utilizarán. Los riesgos de segundo nivel como tipos de interés, emisiones y tipos de cambio de divisas menores se gestionan de forma separada desde el equipo de tesorería del Grupo para British Airways e Iberia. Vueling y Aer Lingus gestionan los riesgos de segundo nivel mediante delegación de sus consejos a los departamentos de tesorería, en consonancia con la Política de Tesorería del Grupo.

El Comité de Tesorería del Grupo proporciona al Comité de Dirección de IAG y al Comité de Auditoría y Cumplimiento un informe trimestral sobre la posición de cobertura. El Consejo revisa la estrategia, incluido el riesgo asumido, anualmente.

### a Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. La estrategia de gestión del riesgo relacionado con los precios del combustible tiene como objetivo proteger al Grupo frente a incrementos repentinos e importantes de los precios del petróleo, garantizando al mismo tiempo que el Grupo no se encuentre en una situación de desventaja competitiva en caso de que el precio descienda de forma sustancial. La estrategia actual del Grupo, aprobada por Comité de Dirección de IAG, es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos ocho trimestres dentro de unos límites definidos. Además el Grupo tiene flexibilidad adicional para cubrir una proporción del consumo de combustible hasta el trimestre doce.

Dentro de la estrategia, el programa de Gestión del Riesgo Financiero posibilita el uso de una serie de derivados disponibles en mercados OTC (Over the counter) con contrapartes aprobadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilidad de los instrumentos financieros a un posible cambio razonable de los precios del combustible, permaneciendo constantes otras variables, sobre los resultados antes de impuestos y el patrimonio:

2016			2015		
Subida/ (descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) en el precio del combustible %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	73	1.006	30	70	656
(30)	(114)	(855)	(30)	(49)	(731)

#### b Riesgo de tipos de cambio

El Grupo publica sus cuentas anuales consolidadas en euros, posee entidades funcionales que operan en euros y libras esterlinas, y realiza su actividad en varios países; por consiguiente, está expuesto a un riesgo de cambio de divisas sobre los ingresos, compras y empréstitos denominados en monedas diferentes a la moneda funcional de la entidad. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el euro, el dólar estadounidense y la libra esterlina. El Grupo genera un superávit en la mayoría de las divisas en las que opera. El dólar estadounidense es una excepción, ya que las compras de combustible, los gastos de mantenimiento y los reembolsos de deuda denominados en dólares estadounidenses suelen dar lugar a un déficit.

El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La posición corta operativa en dólares estadounidenses está sujeta a la misma estructura de gobierno que la estrategia de cobertura de combustible descrita anteriormente. La estrategia actual del Grupo aprobada por el Comité de Dirección de IAG, es cubrir una parte de la exposición a dólares estadounidenses hasta los siguientes tres años, conforme a unos límites definidos. Se utilizan contratos de divisas a plazo y opciones para implementar la estrategia.

British Airways utiliza sus pagos de deuda en dólares estadounidenses, euros y yenes japoneses como cobertura de los ingresos futuros en dólares estadounidenses, euros y yenes japoneses. Los activos y pasivos del balance de Iberia en dólares estadounidenses se cubren mediante un programa renovable de swaps y activos financieros en dólares estadounidenses que eliminan la volatilidad de pérdidas y beneficios derivada de su conversión a euros. La posición neta de Vueling y Aer Lingus en dólares estadounidenses se gestiona mediante instrumentos financieros derivados.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de instrumentos financieros a una posible variación razonable de los tipos de cambio sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio:

	Subida/ (descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
<b>2016</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>(29)</b>	<b>10</b>	<b>(39)</b>	<b>277</b>	<b>10</b>	<b>(3)</b>	<b>(50)</b>
	<b>(10)</b>	<b>(9)</b>	<b>73</b>	<b>(10)</b>	<b>40</b>	<b>(277)</b>	<b>(10)</b>	<b>3</b>	<b>50</b>
2015	10	(2)	(72)	10	(43)	170	10	-	(32)
	(10)	2	117	(10)	43	(179)	(10)	-	32

#### c Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda a tipo variable y los depósitos de efectivo.

El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos tomados a tipo variable se gestiona mediante swaps de tipos de interés, swaps de divisas de tipos variables a fijos y collars de tipos de interés. Teniendo en cuenta el impacto de esos derivados, un 70% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 30% a tipo variable.

Todos los depósitos de efectivo se realizan con vencimiento inferior a un año. El tipo de interés es predominantemente fijo durante el plazo del depósito.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de los instrumentos financieros a un posible cambio razonable de los tipos de interés en dólares estadounidenses, euros y libras esterlinas sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio:

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
<b>2016</b>	<b>50</b>	<b>(1)</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>(11)</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>-</b>
	<b>(50)</b>	<b>1</b>	<b>(8)</b>	<b>(50)</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>(50)</b>	<b>(10)</b>	<b>-</b>
2015	50	(3)	1	50	(6)	-	50	8	-
	(50)	3	(1)	(50)	6	-	(50)	(8)	-

#### d Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos a fin de garantizar que el riesgo crediticio sea reducido mediante la introducción de límites de crédito respecto a cada una de las contrapartidas. Estas políticas y procedimientos se coordinan a través del Comité de Tesorería del Grupo, que examina su aplicación por British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. El Grupo controla los límites de crédito y los impagos de contrapartidas, incorporando esa información a controles del riesgo de crédito. Las actividades de tesorería que incluyen colocación de dinero en depósitos monetarios, cobertura de combustible y operaciones de divisas podrían dar lugar a concentración de distintos tipos de riesgo crediticio en una misma contrapartida. Este riesgo se gestiona mediante la asignación de límites generales de exposición a contrapartidas de British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus. Las exposiciones al nivel de la actividad se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa al menos una vez al mes utilizando la información de mercado disponible, como las calificaciones crediticias. El riesgo soberano, la concentración en los diferentes países y las calificaciones crediticias de los estados se revisan en las reuniones del Comité de Tesorería del Grupo.

Cada compañía operativa invierte el excedente de efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos del mercado monetario, eligiendo instrumentos de vencimientos o liquidez adecuados necesarios para proporcionar suficiente margen. A la fecha del balance, las empresas operativas mantenían fondos del mercado monetario y otros activos líquidos que se espera que generen fácilmente flujos de efectivo para gestionar el riesgo de liquidez.

Los activos financieros reconocidos en las cuentas anuales, netos de pérdidas por deterioro, representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas ni otras mejoras del crédito.

A 31 de diciembre de 2016, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por la Tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por la tesorería asignados por región	
	2016	2015
Reino Unido	<b>36%</b>	20%
España	<b>1%</b>	4%
Irlanda	<b>1%</b>	7%
Resto de la zona euro	<b>38%</b>	38%
Resto del mundo	<b>24%</b>	31%

#### e Riesgo de liquidez

La gestión de la liquidez incluye mantener efectivo y depósitos remunerados suficientes, disponibilidad de financiación de una cantidad adecuada de líneas de crédito y la capacidad de cerrar posiciones de mercado. Debido a la naturaleza volátil de los negocios subyacentes, la tesorería del Grupo tiene flexibilidad de financiación utilizando líneas de crédito comprometidas.

A 31 de diciembre de 2016, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 17 millones de euros (2015: 14 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de 30 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 (2015: 34 millones de euros). El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación de aeronaves generales y comprometidas no utilizadas:

Millones	2016	
	Divisa	Equivalencia en EUR
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y octubre de 2017	€215	215
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	1.117
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.030	988

  

Millones	2015	
	Divisa	Equivalencia en EUR
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre febrero y noviembre de 2016	€137	137
Línea de crédito en USD con vencimiento entre septiembre y diciembre de 2016	\$1.247	1.146
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	1.069
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.750	1.608

En la tabla siguiente se desglosan las (salidas) y entradas en relación con los pasivos financieros e instrumentos financieros derivados del Grupo por agrupaciones de vencimientos basados en el periodo restante a 31 de diciembre hasta su fecha de vencimiento contractual. Los importes indicados en la tabla son los flujos de caja contractuales no descontados e incluyen intereses.

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2016
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(376)	(529)	(982)	(2.357)	(3.070)	<b>(7.314)</b>
Préstamos a tipo fijo	(72)	(31)	(70)	(737)	(649)	<b>(1.559)</b>
Préstamos a tipo variable	(34)	(67)	(105)	(198)	(181)	<b>(585)</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.049)	-	(16)	-	-	<b>(3.065)</b>
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	18	-	-	-	-	<b>18</b>
Contratos de divisa a plazo	93	85	93	5	-	<b>276</b>
Derivados de combustible	68	65	55	12	-	<b>200</b>
Opciones sobre divisas	2	2	2	-	-	<b>6</b>
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	(14)	-	-	-	-	<b>(14)</b>
Contratos de divisa a plazo	(23)	(2)	(7)	-	-	<b>(32)</b>
Derivados de combustible	(38)	(24)	(12)	-	-	<b>(74)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>(3.425)</b>	<b>(501)</b>	<b>(1.042)</b>	<b>(3.275)</b>	<b>(3.900)</b>	<b>(12.143)</b>

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2015
<b>Préstamos y empréstitos con intereses:</b>						
Arrendamientos financieros	(315)	(371)	(803)	(2.263)	(2.765)	(6.517)
Préstamos a tipo fijo	(53)	(449)	(89)	(1.109)	(737)	(2.437)
Préstamos a tipo variable	(62)	(73)	(81)	(251)	(207)	(674)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.442)	-	(10)	-	-	(3.452)
<b>Instrumentos financieros derivados (activos):</b>						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	1	1	10	-	-	12
Contratos de divisa a plazo	97	86	38	11	-	232
Derivados de combustible	2	1	-	-	-	3
Opciones sobre divisas	11	3	4	2	-	20
<b>Instrumentos financieros derivados (pasivos):</b>						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	(1)	(1)	(3)	-	-	(5)
Contratos de divisa a plazo	(6)	-	(2)	(2)	-	(10)
Derivados de combustible	(858)	(465)	(232)	(42)	-	(1.597)
Opciones sobre divisas	(2)	(1)	(1)	(1)	-	(5)
Cobertura de activos disponibles para la venta	1	-	-	-	-	1
<b>A 31 de diciembre de 2015</b>	<b>(4.627)</b>	<b>(1.269)</b>	<b>(1.169)</b>	<b>(3.655)</b>	<b>(3.709)</b>	<b>(14.429)</b>

#### f Compensación de activos y pasivos financieros

Los siguientes activos y pasivos son objeto de compensación, contratos marco de compensación aplicables y acuerdos similares.

El Grupo celebra operaciones de derivados conformes con la documentación de la ISDA (International Swaps and Derivatives Association). En general, estos contratos estipulan que los importes adeudados por cada contraparte en un mismo día en relación con todas las operaciones abiertas se suman en un único importe neto pagadero por una parte a la otra.

#### A 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	<b>Importe neto</b>
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros derivados	1.419	(921)	498	(14)	<b>484</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Pasivos financieros derivados	1.029	(921)	108	(14)	<b>94</b>



A 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	Importe neto
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros derivados	279	(19)	260	(5)	255
<b>Pasivos financieros</b>					
Pasivos financieros derivados	1.629	(19)	1.610	(5)	1.605

### g Gestión del riesgo de capital

Los objetivos del Grupo al gestionar el capital son salvaguardar la capacidad del Grupo de seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima y reducir el coste del capital y generar rentabilidades para los accionistas.

El Grupo monitoriza el capital en base al ratio de apalancamiento financiero ajustado. A 31 de diciembre de 2016, el apalancamiento financiero ajustado era del 51% (2015: 54%). La definición y el cálculo de esta medida de desempeño está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Más detalles sobre liquidez y recursos de capital junto con la gestión de riesgos de capital se presentan en el análisis financiero.

## 27 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 2016 y 31 de diciembre de 2015 por tipo y clasificación a efectos de medición:

#### A 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance
	Préstamos y partidas por cobrar	Derivados de cobertura	Activos disponibles para la venta	Activos no financieros	
<b>Activos no corrientes</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	-	-	73	-	<b>73</b>
Instrumentos financieros derivados	-	169	-	-	<b>169</b>
Otros activos no corrientes	267	-	-	232	<b>499</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.405	-	-	-	<b>1.405</b>
Otros activos corrientes	304	-	-	595	<b>899</b>
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	38	<b>38</b>
Instrumentos financieros derivados	-	329	-	-	<b>329</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.091	-	-	-	<b>3.091</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.337	-	-	-	<b>3.337</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	7.589	-	-	<b>7.589</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	20	-	<b>20</b>
Otros pasivos a largo plazo	-	16	-	222	<b>238</b>
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	926	-	-	<b>926</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	-	3.049	-	256	<b>3.305</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	88	-	<b>88</b>

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	
<b>Activos no corrientes</b>					
Activos financieros mantenidos para la venta	-	-	74	-	74
Instrumentos financieros derivados	-	62	-	-	62
Otros activos no corrientes	345	-	-	20	365
<b>Activos corrientes</b>					
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

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del Balance	
	Préstamos y cuentas a pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros		
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	7.498	-	-	7.498
Instrumentos financieros derivados	-	-	282	-	282
Otros pasivos a largo plazo	-	10	-	213	223
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	1.132	-	-	1.132
Acreedores y otras cuentas a pagar	-	3.442	-	361	3.803
Instrumentos financieros derivados	-	-	1.328	-	1.328

#### 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, un 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 elevan al máximo el 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 otros activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes, acreedores y otras cuentas a pagar se aproximan a su valor contable, debido fundamentalmente a los vencimientos a corto plazo de estos instrumentos.

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

Nivel 1: El valor razonable de las inversiones en empresas cotizadas de activo clasificadas como disponibles para la venta y préstamos cotizados con intereses se basa en el valor de mercado en la fecha del balance.

Nivel 2: El valor razonable de los derivados y deudas financieras remuneradas se determina de la forma siguiente:

- Operaciones con divisas a plazo y contratos de derivados de combustible en mercados OTC 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.
- El valor razonable de los préstamos y empréstitos con intereses del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha del balance.

Nivel 3: Las inversiones no cotizadas se suelen medir al coste histórico menos las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2016 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	15	-	58	73	<b>73</b>
Coberturas de arrendamientos de aeronaves	-	5	-	5	<b>5</b>
Contratos de divisa a plazo <sup>1</sup>	-	252	-	252	<b>252</b>
Derivados de combustible <sup>1</sup>	-	212	-	212	<b>212</b>
Contratos de opciones sobre divisas <sup>1</sup>	-	29	-	29	<b>29</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	6.823	-	6.823	<b>6.602</b>
Préstamos a tipo fijo	1.020	286	-	1.306	<b>1.366</b>
Préstamos a tipo variable	-	547	-	547	<b>547</b>
Coberturas de arrendamiento de aeronaves <sup>2</sup>	-	1	-	1	<b>1</b>
Swaps de divisas <sup>2</sup>	-	1	-	1	<b>1</b>
Contratos de divisas a plazo <sup>2</sup>	-	32	-	32	<b>32</b>
Derivados de combustible <sup>2</sup>	-	74	-	74	<b>74</b>

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 329 millones de euros

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 88 millones de euros

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
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	9	-	65	74	74
Coberturas de arrendamientos de aeronaves <sup>1</sup>	-	12	-	12	12
Contratos de divisa a plazo <sup>1</sup>	-	231	-	231	231
Derivados de combustible <sup>1</sup>	-	3	-	3	3
Contratos de opciones sobre divisas <sup>1</sup>	-	14	-	14	14
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	6.117	-	6.117	5.878
Préstamos a tipo fijo	2.102	496	-	2.598	2.117
Préstamos a tipo variable	-	635	-	635	635
Coberturas de arrendamiento de aeronaves <sup>2</sup>	-	5	-	5	5
Contratos de divisas a plazo <sup>2</sup>	-	10	-	10	10
Derivados de combustible <sup>2</sup>	-	1.595	-	1.595	1.595

1 La parte a corto plazo de activos financieros derivados es de 198 millones de euros

2 La parte a corto plazo de pasivos financieros derivados es de 1.328 millones de euros

No se produjeron transferencias entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el ejercicio.

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior, se miden a valor razonable a efectos de presentación de los informes financieros excepto las deudas financieras remuneradas.

### 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 de 2016	31 de diciembre de 2015
Saldo inicial del ejercicio	65	65
Liquidaciones	-	(5)
Movimientos por cambio de divisas	(7)	5
<b>Saldo final del ejercicio</b>	<b>58</b>	<b>65</b>

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 un activo financiero de Nivel 3 debido a que el criterio de valoración aplicado no es observable.

### d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2016, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos.
- Contratos de derivados a plazo sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios en los pagos en efectivo de combustible.
- Swaps de divisas cruzadas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio y tipos de interés asociado con pagos en efectivo de arrendamientos.
- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos y ciertos pagos operativos.

En la medida en que las coberturas se evaluaron como muy eficaces, a continuación se resumen los importes incluidos en el patrimonio neto, los importes nominales del principal y los periodos en los que se espera que se produzcan los flujos de caja relacionados:

#### A 31 de diciembre de 2016

Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura Millones de euros	Coberturas de flujos de caja					Total 31 de diciembre de 2016
	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	
Reembolsos de deuda para cubrir ingresos futuros	34	77	108	239	361	819
Contratos a plazo para cubrir pagos futuros	(65)	(76)	(73)	(4)	-	(218)
Coberturas de compras de combustible futuras	(24)	(44)	(48)	(11)	-	(127)
Coberturas de arrendamientos operativos de aeronaves futuros	(3)	-	-	-	-	(3)
Opciones sobre divisas para cubrir pagos futuros	(2)	(7)	(5)	-	-	(14)
	(60)	(50)	(18)	224	361	457
Gastos por impuesto diferido						(73)
<b>Importe total incluido en patrimonio neto</b>						<b>384</b>

## A 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Importes del principal nacionales (en moneda local)
Para cubrir ingresos futuros en euros	€480
Para cubrir ingresos futuros en dólares canadienses	CAD 85
Para cubrir ingresos futuros en libras esterlinas	£88
Para cubrir ingresos futuros en dólares estadounidenses	\$174
Para cubrir pagos operativos futuros en dólares estadounidenses	\$3.037
Coberturas de compras de combustible futuras	\$4.304
Swaps de divisas:	
- Variable a fijo (dólares estadounidenses)	\$57
- Fijo a fijo (euros)	€17
- Fijo a variable (dólares estadounidenses)	\$340
Reembolsos de deuda para cubrir ingresos futuros:	
- Dólares estadounidenses	\$2.798
- Euros	€2.111
- Yenes japoneses	¥60.577
- Yuan chino	CNY 623

## A 31 de diciembre de 2015

Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura Millones de euros	Coberturas de flujos de caja					Total 31 de diciembre de 2015
	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	
Reembolsos de deuda para cubrir ingresos futuros	7	14	33	26	(10)	70
Contratos a plazo para cubrir pagos futuros	(92)	(86)	(36)	(9)	(3)	(226)
Coberturas de compras de combustible futuras	780	530	206	32	-	1.548
Coberturas de arrendamientos operativos de aeronaves futuros	1	-	(7)	-	-	(6)
Opciones sobre divisas para cubrir pagos futuros	(8)	(1)	(2)	(1)	-	(12)
	688	457	194	48	(13)	1.374
Gastos por impuesto diferido						(298)
Importe total incluido en patrimonio neto						1.076

## A 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Importes del principal nacionales (en moneda local)
Para cubrir ingresos futuros en euros	€160
Para cubrir ingresos futuros en libras esterlinas	£76
Para cubrir ingresos futuros en dólares estadounidenses	\$54
Para cubrir pagos operativos futuros en dólares estadounidenses	\$3.770
Coberturas de compras de combustible futuras	\$4.710
Swaps de divisas:	
- Variable a fijo (euros)	€260
- Fijo a fijo (euros)	€126
Reembolsos de deuda para cubrir ingresos futuros:	
- Dólares estadounidenses	\$3.061
- Euros	€1.498
- Yenes japoneses	¥41.698
- Yuan chino	CNY 716

La parte no eficaz reconocida en la Cuenta de resultados durante el ejercicio relacionadas con coberturas de compras de combustible futuras no realizadas fue una ganancia de 36 millones de euros (2015: pérdida de 70 millones de euros).

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable o inversiones netas en operaciones extranjeras importantes a 31 de diciembre de 2016 y 2015.

## 28 Capital social y prima de emisión

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 1 de enero de 2016: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	2.040.079	1.020	5.867
Emisión de acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	92.910	46	344
Dividendo complementario de 2015 de 0,05 euros por acción	-	-	(106)
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>2.132.989</b>	<b>1.066</b>	<b>6.105</b>

Durante el año, todos los titulares de los 390 millones de euros a tipo fijo del 1.75% de bonos convertibles, ejercieron la opción de canjear sus bonos convertibles por acciones ordinarias de la Sociedad, lo que resultó en la emisión de 92.910.220 acciones durante el ejercicio.

## 29 Autocartera

El Grupo tiene autoridad para adquirir sus acciones propias, sujeto a unas condiciones específicas.

En febrero de 2017, el Grupo ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones en el marco de su estrategia financiera corporativa de incrementar la rentabilidad de efectivo a accionistas, al mismo tiempo que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. El programa consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2017 y se podría implementar a través de uno o más programas de recompra de acciones.

El saldo de autocartera está formado por acciones que el Grupo posee directamente. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, el Grupo compró 3,3 millones de acciones a un precio medio ponderado de 7,10 euros por acción, por un total de 25 millones de euros, que se mantienen como autocartera. Durante el ejercicio se entregaron un total de 5,5 millones de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2016, el Grupo mantenía 12,5 millones de acciones, representativas del 0,59% del capital social emitido de la Sociedad.

## 30 Pagos basados en acciones

El Grupo opera planes de pagos basados en acciones como parte del paquete retributivo total a sus empleados. Estos planes consisten en planes de opciones sobre acciones, en los que los empleados adquieren acciones a un precio de adjudicación; y por otro lado, en planes de adjudicación de acciones mediante los cuales se emiten acciones a favor de empleados sin coste alguno previa consecución de objetivos de rendimiento especificados por el Grupo.

### a Plan de Participación en Resultados de IAG (*Performance Share Plan*)

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos senior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Para las asignaciones entre el 2011 y el 2014, la adjudicación condicionada de acciones asignadas está sujeta a la consecución de diversos objetivos de rendimiento en un plazo de tres años, siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo. Desde 2015, la adjudicación se realizó como opciones a coste cero, y también tenía un periodo adicional de espera tras el final del periodo de rendimiento, antes de que ocurra la consolidación. Las adjudicaciones concedidas entre 2012 y 2014 se consolidarán en un 50% en el cumplimiento del objetivo de Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return, TSR*) con respecto al *MSCI European Transportation Index*, y en un 50% en los objetivos de beneficios por acción. Las adjudicaciones concedidas en 2015 y 2016 se consolidarán en un tercio si se alcanza la rentabilidad TSR fijada por IAG con respecto al *MSCI European Transportation Index*, un tercio si se alcanzan los objetivos de beneficios por acción y un tercio si se alcanzan los objetivos sobre la rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC).

### b Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG

El Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (*IAG Incentive Award Deferral Plan, IADP*) se concede a empleados cualificados en función del test de cumplimiento y servicio. El pago se concederá cuando se active una adjudicación de incentivos siempre que el empleado siga trabajando en el Grupo en los tres años siguientes a la fecha de concesión. Los empleados correspondientes recibirán un 50% de sus incentivos adjudicados en efectivo, y el 50% restante en acciones después de tres años a través del IADP.

### c Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2016 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2016 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2016 Miles
Planes de Participación en Resultados	17.852	5.413	1.756	7.455	14.054	43
Planes de Diferimiento de Incentivos	6.408	1.916	122	2.521	5.681	17
	<b>24.260</b>	<b>7.329</b>	<b>1.878</b>	<b>9.976</b>	<b>19.735</b>	<b>60</b>

El valor razonable de los planes de pagos basados en acciones que se liquidan con instrumentos de patrimonio, se determinó usando el modelo de valoración Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones en las que se concedieron los planes, empleó las siguientes hipótesis de términos medios ponderados:

	<b>31 de diciembre de 2016</b>	31 de diciembre de 2015
Valor razonable medio ponderado (£)	<b>2,27</b>	3,19
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	<b>30</b>	30
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	<b>20</b>	20
Correlación prevista del comparativo (%)	<b>60</b>	60
Vida prevista de las opciones (años)	<b>4,79</b>	2,40
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	<b>5,41</b>	5,50

La volatilidad se calculó a partir de la volatilidad del precio semanal de las acciones en libras esterlinas del Grupo. La volatilidad esperada refleja la hipótesis de que la volatilidad histórica es orientativa de tendencias futuras, lo que no tiene por qué ser necesariamente el resultado real. El valor razonable del PSP también tiene en cuenta una condición de mercado de TSR en comparación con competidores estratégicos. En el cálculo del valor razonable de los planes de pagos basados en acciones no se incorporaron más características de las opciones concedidas.

El Grupo reconoció un cargo por pagos basados en acciones de 36 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016 (2015: 35 millones de euros).

### 31 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Otras reservas						Total otras reservas	Socios externos <sup>5</sup>
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas <sup>1</sup>	Conversión de moneda <sup>2</sup>	Efecto en patrimonio del bono convertible <sup>3</sup>	Reserva de fusión <sup>4</sup>			
A 1 de enero de 2016	1.160	(914)	500	173	(2.467)		<b>(1.548)</b>	308
Beneficio del ejercicio	1.931	-	-	-	-		<b>1.931</b>	21
Otro resultado global del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	(57)	-	-	-		<b>(57)</b>	-
Gastos de combustible	-	918	-	-	-		<b>918</b>	-
Diferencias de tipo de cambio	-	(68)	-	-	-		<b>(68)</b>	-
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	(182)	-	-	-		<b>(182)</b>	-
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	4	-	-	-		<b>4</b>	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(506)	-	-		<b>(506)</b>	-
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	(1.807)	-	-	-	-		<b>(1.807)</b>	-
Coste del pago basado en acciones	35	-	-	-	-		<b>35</b>	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(73)	-	-	-	-		<b>(73)</b>	-
Dividendo	(339)	-	-	-	-		<b>(339)</b>	-
Emisión de acciones ordinarias en relación a la conversión de bonos convertibles	45	-	-	(72)	-		<b>(27)</b>	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-		-	(1)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-		-	(20)
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>952</b>	<b>(299)</b>	<b>(6)</b>	<b>101</b>	<b>(2.467)</b>		<b>(1.719)</b>	<b>308</b>

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2015

Millones de euros	Otras reservas						
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas <sup>1</sup>	Conversión de moneda <sup>2</sup>	Efecto en patrimonio del bono convertible <sup>3</sup>	Reserva de fusión <sup>4</sup>	Total otras reservas	Socios externos <sup>5</sup>
A 1 de enero de 2015	(234)	(1.086)	319	72	(2.467)	(3.396)	308
Beneficio del ejercicio	1.495	-	-	-	-	1.495	21
Otro resultado global del ejercicio							
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:							
Ingresos de pasaje	-	14	-	-	-	14	-
Gastos de combustible	-	1.474	-	-	-	1.474	-
Diferencias de tipo de cambio	-	(202)	-	-	-	(202)	-
Inversiones	-	4	-	-	-	4	-
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	(1.104)	-	-	-	(1.104)	-
Activos disponibles para la venta reclasificados y registrados en beneficio neto	-	(5)	-	-	-	(5)	-
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	(9)	-	-	-	(9)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	181	-	-	181	-
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	156	-	-	-	-	156	-
Coste del pago basado en acciones	45	-	-	-	-	45	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(99)	-	-	-	-	(99)	-
Componente de patrimonio de la emisión de bonos convertibles	-	-	-	101	-	101	-
Dividendo	(203)	-	-	-	-	(203)	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(20)
<b>A 31 de diciembre de 2015</b>	<b>1.160</b>	<b>(914)</b>	<b>500</b>	<b>173</b>	<b>(2.467)</b>	<b>(1.548)</b>	<b>308</b>

- Las ganancias y pérdidas no realizadas registran las variaciones del valor razonable de inversiones disponibles para la venta y la de la ganancia o la pérdida sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de caja que se considera cobertura eficiente.
- La conversión de moneda registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de las cuentas anuales de las filiales y empresas asociadas que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra por esta reserva en 2016 se ve afectada por las fluctuaciones del tipo de cambio en la libra esterlina/euro.
- El efecto en patrimonio de los bonos convertibles representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2016, esto representaba el componente de patrimonio de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,25% de bonos convertibles y de los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles (nota 23). A 31 de diciembre de 2015, también representaba los 390 millones de euros del bono convertible con cupón fijo del 1,75% y los 500 millones de euros del bono convertible con cupón fijo del 1,75%. El componente de patrimonio de estos bonos convertibles fue transferido a ganancias acumuladas en el momento de su conversión durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016.
- La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).
- Los socios externos comprenden principalmente 300 millones de euros de valores preferentes perpetuos de interés fijo al 6,75% emitidos por British Airways Finance (Jersey) L.P. Los titulares de esos valores no tienen derechos frente a empresas del Grupo distintas de la entidad emisora y, en la medida prescrita por la garantía subordinada, de British Airways Plc. En el caso de un dividendo pagado por la Compañía, el pago del cupón está garantizado. El efecto de los valores sobre el conjunto del Grupo, teniendo en cuenta la garantía subordinada y otros acuerdos relacionados, es que las obligaciones de traspasar los beneficios económicos relativos a los valores no van más allá de los que normalmente se incorporarían a acciones preferentes emitidas por una sociedad del Reino Unido.



## 32 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad reglamentaria de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 25).

### Planes de aportación definida

El Grupo gestiona una serie de planes de aportación definida para sus empleados.

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016 fueron de 132 millones de euros (2015: 108 millones de euros).

### Planes de prestación definida

#### i. APS y NAPS

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. APS se cerró a nuevos miembros en 1984 y el NAPS se cerró a nuevos miembros en 2003.

Las prestaciones previstas en el APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas de la inflación en el pago conforme a las órdenes de revisión anual (Annual Review Orders, ARO) emitidas por el gobierno del Reino Unido, que se basan en el Índice de Precios al Consumo (IPC). Las prestaciones proporcionadas conforme al NAPS se basan en la paga pensionable media final menos un importe ("la reducción") no superior a una vez y media el límite inferior de salarios del Gobierno. Los aumentos de pensiones del NAPS también están vinculados al ARO, y los incrementos se limitan a un máximo del 5% en cualquier ejercicio.

Los Administradores de APS han propuesto un incremento adicional discrecional por encima del IPC para las pensiones en curso de pago para el año finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways ha recurrido la decisión, ya que considera que los Administradores no tienen facultades para conceder dichos incrementos, y ha expresado su preocupación por el nivel de financiación actuarial del programa. British Airways también muestra preocupación por el riesgo residual no cubierto del programa, ya que se verá incrementado por la incorporación de nuevas prestaciones sin previsión de fondos a las que la compañía se vería expuesta como empleador principal y promotor del programa. British Airways está comprometida con la aplicación de un plan de recuperación vigente, que prevé pagos de compensación del déficit de 65 millones de euros anuales hasta marzo de 2023. British Airways se encuentra en procesos judiciales en curso, iniciados por la compañía, para determinar la legitimidad del incremento adicional discrecional. Se espera el resultado de los procesos. Dicho incremento no se ha recogido en los supuestos contables utilizados.

La gestión de APS y NAPS corre a cargo de diferentes consejos de administración de los Administradores. Aunque APS y NAPS tienen consejos de administradores diferentes, gran parte de la actividad es común a los dos planes. La mayor parte de las reuniones del Consejo y los comités se celebran en paralelo, aunque cada Consejo de Administración toma sus decisiones de forma independiente. Existen tres comités que son responsables, respectivamente, del buen gobierno, el funcionamiento y las inversiones de cada plan. British Airways Pension Trustees Limited mantiene los activos de los dos planes en nombre de sus respectivos Administradores.

Los planes de pago del déficit se acuerdan con los Administradores de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial (valoración trienal) en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. El último plan de pago se acordó sobre la posición a 31 de marzo de 2012 en relación a APS y sobre la posición a 31 de marzo de 2015 para NAPS (nota 32i). A consecuencia del litigio mencionado anteriormente, la valoración trienal a 31 de marzo de 2015 para APS se ha pospuesto hasta tener una conclusión acerca de los procesos legales. Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2012 y a 31 de marzo de 2015 difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2016, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de las NIC usadas en las hipótesis de valoración contable.

#### ii. Otros planes

British Airways proporciona ciertas prestaciones de salud adicional posteriores a la jubilación a empleados cualificados de EE.UU. a través del plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. (EE.UU. PRMB), el cual se considera como un plan de prestación definida. Asimismo, Aer Lingus opera ciertos planes de prestación definida tanto financiados como no financiados.

Los planes de prestación definida exponen al Grupo a riesgos, como el riesgo de longevidad, el riesgo de tipo de interés, el riesgo de mercado (inversión), y el riesgo cambiario.

#### iii. Otros pagos en efectivo

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones normales de la empresa, aportaciones de déficits basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS, y los pagos por excedentes de efectivo relacionados con los pagos adicionales condicionados al nivel de tesorería de British Airways. El total de pagos ascendió a 740 millones de euros (2015: 434 millones de euros) en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, neto de costes por servicios siendo las aportaciones realizadas por la compañía de 936 millones de euros (2015: 699 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 196 millones de euros (2015: 265 millones de euros) (nota 32b).

## a Planes de retribución a empleados reconocidos en el Balance

Millones de euros	2016			
	APS	NAPS	Otro <sup>1</sup>	Total
Activos del plan a valor razonable	9.637	18.366	445	28.448
Valor actual de los pasivos del plan	(8.036)	(20.376)	(781)	(29.193)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.601	(2.010)	(336)	(745)
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(580)	-	-	(580)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(10)	(10)
<b>A 31 de diciembre de 2016</b>	<b>1.021</b>	<b>(2.010)</b>	<b>(346)</b>	<b>(1.335)</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.028
Obligaciones de retribuciones a empleados				(2.363)
				<b>(1.335)</b>

Millones de euros	2015			
	APS	NAPS	Otro <sup>1</sup>	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 <sup>2</sup>	(561)	-	-	(561)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(12)	(12)
A 31 de diciembre de 2015	950	(463)	(388)	99
Representado por:				
Activos afectos a los planes				957
Obligaciones de retribuciones a empleados				(858)
				99

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 18 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 (2015: 62 millones de euros).

2 APS se encuentra en situación de superávit contable según la NIC 19 y el Grupo podría disponer de este superávit como devolución en el momento de la liquidación del plan. Esta devolución está restringida debido a las retenciones de impuestos que deberían pagar los administradores.

## b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

Los costes de pensiones cargados en el resultado de las operaciones son:

Millones de euros	2016	2015
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	196	265
Coste de servicios pasados <sup>1</sup>	(52)	(1)
	144	264
Planes de aportación definida	132	108
<b>Costes de pensiones registrados como gastos de personal</b>	<b>276</b>	<b>372</b>

1 En 2016, incluye una ganancia por servicios prestados pasados de 51 millones de euros relacionada con el PRMB de EE.UU. que se ha clasificado como una partida excepcional.

Los costes de pensiones (abonados)/cargados como gastos financieros son:

Millones de euros	2016	2015
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(952)	(1.031)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	921	1.024
Gastos financieros sobre el techo de activos	19	19
<b>(Ingresos)/gastos de financiación netos correspondientes a pensiones</b>	<b>(12)</b>	<b>12</b>

## c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2016	2015
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	(3.370)	462
Reevaluación del pasivo de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	5.624	(498)
Reevaluación de ganancias por experiencia	(137)	(183)
Reevaluación del techo de activos de APS	81	-
Movimientos por cambio de divisas	56	12
<b>Revaluaciones de pensiones cargadas/(abonadas) al Estado de resultado global</b>	<b>2.254</b>	<b>(207)</b>

#### d Valor razonable de los activos afectos a planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor razonable de los activos afectos a planes:

Millones de euros	2016	2015
A 1 de enero	<b>28.342</b>	26.167
Adquirido mediante combinación de negocios	-	13
Ingresos por intereses	<b>952</b>	1.031
Rentabilidad de los activos afectos a planes excluyendo ingresos por intereses	<b>3.370</b>	(462)
Aportaciones de empleadores <sup>1</sup>	<b>906</b>	684
Aportaciones de empleados	<b>111</b>	114
Prestaciones pagadas	<b>(1.315)</b>	(1.276)
Movimientos por cambio de divisas	<b>(3.918)</b>	2.071
<b>A 31 de diciembre</b>	<b>28.448</b>	28.342

1 Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 112 millones de euros (2015: 120 millones de euros) al NAPS por valor de 763 millones de euros (2015: 535 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a 106 millones de euros en el caso del APS (2015: 110 millones de euros) y a 638 millones de euros en el caso del NAPS (2015: 389 millones de euros).

Los activos afectos a planes de todos los planes de pensiones de prestación definida gestionados por el Grupo a 31 de diciembre están formados por:

Millones de euros	2016	2015
<b>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - acciones</b>		
Reino Unido	<b>3.049</b>	2.724
Resto del mundo	<b>7.495</b>	7.112
	<b>10.544</b>	9.836
<b>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - otras</b>		
Capital riesgo	<b>825</b>	882
Inmuebles	<b>1.783</b>	2.142
Inversiones alternativas	<b>1.204</b>	1.224
	<b>3.812</b>	4.248
<b>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</b>		
Bonos de cupón fijo británicos	<b>3.850</b>	3.949
Bonos de cupón fijo de otros países	<b>116</b>	118
Bonos indexados británicos	<b>6.690</b>	6.650
Bonos indexados de otros países	<b>128</b>	124
	<b>10.784</b>	10.841
<b>Otros</b>		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>511</b>	1.174
Derivados	<b>228</b>	(114)
Contrato de seguro	<b>1.872</b>	1.928
Swap de longevidad	<b>(35)</b>	(40)
Otros	<b>732</b>	469
	<b>28.448</b>	28.342

Todas las acciones y bonos tienen precios cotizados en mercados activos.

En el caso de APS y NAPS, la composición de los activos afectos a los planes es la siguiente:

Millones de euros	31 de diciembre de 2016		31 de diciembre de 2015	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	<b>1.582</b>	<b>12.565</b>	1.721	12.169
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	<b>5.936</b>	<b>4.728</b>	6.103	4.616
	<b>7.518</b>	<b>17.293</b>	7.824	16.785
Contrato de seguro y swap de longevidad relacionado	<b>1.811</b>	-	1.862	-
Otros	<b>308</b>	<b>1.073</b>	230	1.212
<b>Valor razonable de los activos del plan</b>	<b>9.637</b>	<b>18.366</b>	9.916	17.997

Tanto en APS como NAPS, los Administradores son los responsables de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos, que es una forma de inversión designada para igualar el movimiento en los activos del plan de pensiones con el movimiento del pasivo por beneficios proyectado a lo largo del tiempo. El Comité de Inversiones de los Administradores aprueba un plan de negocio anual que establece los objetivos de inversión y los trabajos necesarios para contribuir a la consecución de estos objetivos. El Comité también se encarga de la supervisión de los resultados y las actividades, incluidos los trabajos relacionados con el desarrollo de la referencia estratégica comparativa para mejorar el perfil de riesgo-rentabilidad del plan, cuando sea posible, así como instaurar un proceso de gestión dinámica basado en umbrales para poder aprovechar las oportunidades que surjan. El Comité de Inversiones revisa las restricciones actuales a la inversión y las referencias y objetivos de rentabilidad, además de proseguir con el desarrollo de la cartera de instrumentos de atenuación del riesgo y cobertura de pasivos.

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre "activos orientados a la búsqueda de rentabilidades" y "activos orientados a la conciliación de pasivos". A la vista de los respectivos vencimientos de cada plan, la proporción varía para APS y NAPS. A 31 de diciembre de 2016, expresado como un porcentaje de los activos excluyendo el contrato de seguro, la referencia para APS era 19% (2015: 19%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 81% (2015: 81%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos; en el caso de NAPS, la referencia era 68% (2015: 68%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 32% (2015: 32%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al Comité de Inversiones y sus gestores.

Además, APS tiene un contrato de seguro con Rothesay Life que actualmente cubre el 20% (2015: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. El contrato de seguros se basa en los aumentos futuros de las pensiones vinculados a la subida de la tasa de inflación e igualará las obligaciones futuras calculadas sobre esa base para esa parte del plan. El contrato de seguro únicamente puede emplearse para pagar o financiar prestaciones a empleados en el marco del plan. APS también ha contratado un swap de longevidad con Rothesay Life que cubre otro 24% (2015: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con los mismos beneficiarios cubiertos por el contrato de seguro. El valor del contrato se basa en la diferencia entre el valor de los pagos que está previsto recibir en virtud de este contrato y las pensiones pagaderas por el plan en virtud del contrato.

El valor razonable de pólizas de seguros que se ajustan exactamente al importe y al plazo de todas o algunas prestaciones pagaderas en virtud del plan se considera como el valor presente de las obligaciones relacionadas. Los swaps de longevidad se miden a su valor razonable.

Los dos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de swaps indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio. En el caso de NAPS, existe una estrategia de protección contra el riesgo de caídas de los mercados bursátiles por la que se reduce la exposición al potencial alcista.

#### e Valor actual de los pasivos de planes

A continuación figura una conciliación de los saldos de apertura y cierre correspondientes al valor actual de las obligaciones de prestación definida:

Millones de euros	2016	2015
A 1 de enero	<b>27.670</b>	26.120
Adquirido mediante combinación de negocios	-	21
Coste del servicio actual	<b>196</b>	265
Coste de servicios pasados	<b>(52)</b>	(1)
Gastos por intereses	<b>921</b>	1.024
Reevaluaciones – supuestos financieros	<b>5.624</b>	(498)
Reevaluaciones – supuestos demográficos	<b>(137)</b>	(183)
Prestaciones pagadas	<b>(1.315)</b>	(1.276)
Aportaciones de empleados	<b>111</b>	114
Movimientos por cambio de divisas	<b>(3.825)</b>	2.084
<b>A 31 de diciembre</b>	<b>29.193</b>	27.670

La obligación por prestaciones definidas comprende 33 millones de euros (2015: 79 millones de euros) derivados de planes no financiados y 29.160 millones de euros (2015: 27.591 millones de euros) de planes total o parcialmente financiados.

#### f Efecto del techo de activos

A continuación figura una conciliación del efecto del techo de activos que representa el superávit irrecuperable según NIC 19 en APS:

Millones de euros	2016	2015
A 1 de enero	<b>561</b>	502
Gastos por intereses	<b>19</b>	19
Reevaluaciones	<b>81</b>	-
Movimientos por cambio de divisas	<b>(81)</b>	40
<b>A 31 de diciembre</b>	<b>580</b>	561

## g Supuestos actuariales

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

Porcentaje anual	2016			2015		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento <sup>1</sup>	<b>2,60</b>	<b>2,70</b>	<b>1,5 - 4,1</b>	3,60	3,85	2,1 - 4,4
Tasa de incremento del salario pensionable <sup>2</sup>	<b>3,20</b>	<b>3,20</b>	<b>3,0 - 3,7</b>	2,85	3,00	3,0 - 4,0
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago <sup>3</sup>	<b>2,10</b>	<b>2,10</b>	<b>0,4 - 3,5</b>	1,85	2,00	1,5 - 3,5
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	<b>3,20</b>	<b>3,20</b>	<b>3,0 - 3,2</b>	2,85	3,00	3,0 - 3,2
Inflación (IPC)	<b>2,10</b>	<b>2,10</b>	<b>1,75 - 3,0</b>	1,85	2,00	1,7 - 3,0

1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan. La bajada de estos rendimientos resultó en la aplicación de tasas de descuento más bajas en 2016.

2 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con la inflación de mercado a largo plazo esperada. Los supuestos de tasa de inflación empleados para NAPS y APS se basan en la diferencia entre los rendimientos de la deuda pública a largo plazo indexada y a tipo fijo.

3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC para APS y NAPS. Sin embargo, los Administradores de APS han propuesto un aumento discrecional adicional de 20 puntos básicos para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014, una decisión que British Airways ha recurrido. British Airways ha iniciado procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento adicional y se espera recibir la decisión acerca de esto en 2017. El aumento discrecional adicional no se ha incluido en los supuestos contables detallados anteriormente.

La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,75%, reduciéndolas hasta el 5,0% en siete años (2015: de 7,0% hasta 5,0% en ocho años).

En el Reino Unido, las tasas de mortalidad se calculan aplicando las tablas estándar de mortalidad SAPS elaboradas por el CMI para APS y NAPS. Las tablas estándar de mortalidad se seleccionaron sobre la base de la experiencia reciente de mortalidad de miembros y se ajustaron con vistas a posibles cambios de mortalidad futura. Las cifras de longevidad actuales que subyacen a los datos de pasivos de planes son las siguientes:

Supuestos de mortalidad	2016	2015
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
- un varón que tiene actualmente 60 años	<b>28,3</b>	28,3
- un varón que tiene actualmente 40 años	<b>29,9</b>	29,9
- una mujer que tiene actualmente 60 años	<b>29,9</b>	29,9
- una mujer que tiene actualmente 40 años	<b>32,4</b>	32,3

A 31 de diciembre de 2016, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 12 años en el caso de APS (2015: 12 años) y de 20 años en el caso de NAPS (2015: 19 años).

Para el PRMB de EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad RP-14.

## h Análisis de sensibilidad

A la fecha del balance, cambios razonablemente posibles en supuestos actuariales importantes, dejando el resto de supuestos constantes, habrían afectado el valor actual de los pasivos de planes en los importes que se muestran a continuación:

Millones de euros	Incremento de los pasivos del plan
Tasa de descuento (descenso de 10 puntos básicos)	<b>519</b>
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	<b>97</b>
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	<b>393</b>
Tasa de mortalidad futura – incremento de un año en la esperanza de vida	<b>940</b>

Aunque este análisis no tiene en cuenta la distribución completa de los flujos de efectivo previstos en virtud del plan, sí da una idea aproximada de la sensibilidad de los supuestos indicados.

## i Financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2012 y el 31 de marzo de 2015 utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y los Administradores de cada plan. En la fecha de la valoración actuarial, los déficits actuariales de APS y NAPS ascendían a 932 millones de euros y 3.818 millones de euros, respectivamente. Con el fin de abordar los déficits de los planes, el Grupo también se ha comprometido a realizar los siguientes pagos sin descontar:

Millones de euros	APS	NAPS
En 12 meses	65	356
De 2 a 5 años	261	1.423
De 5 a 10 años	82	1.779
Más de 10 años	-	267
<b>Pagos previstos totales para la financiación del déficit de APS y NAPS</b>	<b>408</b>	<b>3.825</b>

El Grupo ha determinado que los requisitos mínimos de financiación indicados arriba para APS y NAPS no estarán restringidos. Se espera que el valor actual de las aportaciones pagaderas esté disponible como una devolución o una reducción de las aportaciones futuras una vez se abonen al plan. Esta determinación se ha realizado de forma independiente para cada plan, sujeto a las retenciones de impuestos que serían pagaderos por los Administradores.

Los pagos de financiación del déficit relacionados con los planes vigentes fuera del Reino Unido se han determinado de acuerdo con las prácticas de cada país.

El Grupo prevé pagar un total de 683 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación del déficit a sus planes de prestaciones de jubilación en 2017. Esta cifra comprende unas aportaciones de empleadores de 65 millones de euros a APS y de 356 millones de euros a NAPS. Esto excluye cualquier contribución adicional al déficit que pueda ser necesaria dependiendo del nivel de efectivo del Grupo el 31 de marzo de 2017.

Hasta septiembre del 2019, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 35% de los beneficios, o proporciona al plan una garantía del 100% de la cantidad que supere el 35% o proporciona el 50% de esa cantidad como una contribución adicional en efectivo.

British Airways ha proporcionado colateral sobre ciertos pagos a APS que a 31 de diciembre 2016, llegaron a €296 millones de euros (2015: €343 millones de euros).

### 33 Pasivos contingentes y garantías

El Grupo tiene ciertos pasivos contingentes y garantías respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo que a 31 de diciembre de 2016 ascendían a 173 millones de euros (2015: 172 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes y garantías. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

#### Transporte de mercancías

El Grupo es parte en varios procesos judiciales ante los tribunales ingleses relacionados con una decisión de la Comisión Europea en 2010, que multó a British Airways y a otros diez grupos de aerolíneas por pactar precios en el transporte aéreo de mercancías. La decisión contra British Airways se anuló parcialmente tras la apelación al Tribunal General de la Unión Europea y la multa le fue devuelta al completo. En mayo de 2016, la Comisión expresó su intención de adoptar una nueva decisión en sustitución de la decisión de 2010, toda vez que esa decisión había quedado invalidada por el Tribunal General. Prevé adoptar una nueva decisión en 2017.

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.

#### Pensiones

Los Administradores del Airways Pension Scheme (APS) han propuesto un aumento discrecional adicional por encima del IPC en los pagos de pensiones para el ejercicio finalizado el 31 de marzo de 2014. British Airways ha recurrido esta decisión, ya que considera que los Administradores no tienen el poder para autorizar dicho aumento, y ha iniciado procesos legales para esclarecer la legitimidad del aumento discrecional. La decisión acerca de estos procesos legales es incierta y, una vez conocida, la evaluación trienal de 2015 que fue pospuesta se resumirá para que pueda acordarse un plan de financiación apropiado con los Administradores. Se espera que la decisión se tome en 2017 y puede que resulte en cambios de las obligaciones del plan que se reconocen en los estados financieros. El Grupo no puede cuantificar los efectos financieros hasta que se conozca la decisión de estos procesos legales.

### 34 Transacciones con partes vinculadas

En los periodos financieros finalizados a 31 de diciembre se produjeron las siguientes transacciones con partes vinculadas:

Millones de euros	2016	2015
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas <sup>1</sup>	7	8
Ventas a accionistas significativos <sup>2</sup>	39	29
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas <sup>3</sup>	49	57
Compras a accionistas significativos <sup>2</sup>	60	61
<b>Partidas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes por cobrar de empresas asociadas <sup>4</sup>	2	3
Importes debidos por accionistas significativos <sup>5</sup>	1	1
<b>Cuentas por pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas <sup>6</sup>	4	3
Importes debidos a accionistas significativos <sup>5</sup>	-	4

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 7 millones de euros (2015: 8 millones de euros), y un importe menos a 1 millón de euros (2015: menos de 1 millón de euros) a Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago, EFC, S.A (Medios de Pago) y Handling Guinea Ecuatorial, S.A.

2 Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea con Qatar Airways.

3 Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 33 millones de euros en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2015: 29 millones de euros), 10 millones de euros por servicios de handling recibidos de Dunwoody (2015: 10 millones de euros), 6 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.L. (2015: 7 millones de euros). Durante el ejercicio no se recibieron servicios de International Supply Management, S.L. (2015: 8 millones de euros) y se prestaron servicios por menos de 1 millón de euros por Iber-America Aerospace, LLC (2015: 3 millones de euros).

4 Cantidades adeudadas por empresas asociadas: por servicios de aerolínea prestados, que incluyen saldos pendientes con Dunwoody, por 1 millón de euros (2015: 1 millón de euros) y 1 millón de euros por servicios prestados a Handling Guinea Ecuatorial, S.A., Medios de Pago e Iber-America Aerospace, LLC (2015: 2 millones de euros a Madrid Aerospace Services, S.L. y Medios de Pago).

5 Importes debidos por y a accionistas significativos: relacionados con Qatar Airways.

6 Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 1 millón de euros a Dunwoody (2015: 1 millón de euros), 2 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2015: menos de 1 millón de euros), y 1 millón de euros a Serpista, S.A. (2015: 1 millón de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, British Airways incurrió en ciertos gastos de la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de soporte a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 7 millones de euros (2015: 7 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

El Grupo tiene transacciones con partes vinculadas que se realizan en el curso ordinario de la actividad del transporte aéreo, incluida la provisión de servicios de aerolíneas y servicios relacionados. Todas estas transacciones se realizan en condiciones de mercado.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2015: cero euros).

### Accionistas significativos

A estos efectos, accionistas significativos son partes que tienen la capacidad de participar en las decisiones de políticas financieras y operativas del Grupo como consecuencia de sus participaciones accionariales en el Grupo, pero que no tienen control sobre esas políticas.

El 29 de julio de 2016, Qatar Airways (Q.C.S.C.) incrementó su participación en IAG al 20,01% (2015: 9,99%).

El 13 de febrero de 2017, Deutsche Bank AG comunicó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) la adquisición de una participación del 3,061% en el capital de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2015, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de 189 millones de euros (2015: 48 millones de euros).

### Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del personal de alta dirección del Grupo, que comprende el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, en 2016 y 2015 es la siguiente:

Millones de euros	31 de diciembre de 2016	31 de diciembre de 2015
Salario base, honorarios y prestaciones		
Retribución del Consejo de Administración	7	15
Retribución del Comité de Dirección	10	22
	<b>17</b>	<b>37</b>

El Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (2015: dos Consejeros Ejecutivos).

El Comité de Dirección incluye la remuneración de nueve miembros (2015: nueve 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 2016, la obligación de la Compañía era de 44.000 euros (2015: 72.000 euros).

A 31 de diciembre de 2016, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2015: 9 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2016, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2015: cero euros).

En relación con el Artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital, los Consejeros de la Sociedad han anunciado que no tienen conflictos de intereses con respecto al Grupo.



## Inversiones del grupo

### Filiales

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>AERL Holding Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited</b> Dublin Airport, Dublin		República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus Beachey Limited</b> Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Isle of Man, IM1 4LZ		Isla de Man	100%
<b>Aer Lingus Group DAC*</b> Dublin Airport, Dublin	Compañía holding	República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus Limited*</b> Dublin Airport, Dublin	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus (NI) Limited</b> Aer Lingus Base, Belfast City Airport, Sydenham Bypass, Belfast, BT3 9JH		Irlanda del Norte	100%
<b>Aer Lingus (Ireland) Limited</b> Dublin Airport, Dublin		República de Irlanda	100%
<b>ALG Trustee Limited</b> Dublin Airport, Dublin		República de Irlanda	100%
<b>Avios Group (AGL) Limited*</b> Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	100%
<b>Avios South Africa Proprietary Limited</b> 34 Whitley Road, Unit B, 3 <sup>rd</sup> Floor, Melrose Arch, Melrose North, Johannesburg		Sudáfrica	100%
<b>BA and AA Holdings Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
<b>BA Call Centre India Private Limited (callBA)</b> F-42, East of Kailash, New-Delhi, 110065		India	100%
<b>BA Cityflyer Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
<b>BA European Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>BA Healthcare Trust Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>BA Number One Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>BA Number Two Limited</b> 13 Castle Street, St Helier, JE4 5UT		Jersey	100%
<b>Bealine Plc</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>bmibaby Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>Binter Finance B.V.</b> Prins Bernhardplein 200, Amsterdam, 1097 JB		Países Bajos	100%
<b>BritAir Holdings Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
<b>British Airways Plc*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% <sup>1</sup>
<b>British Airways (BA) Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>British Airways 777 Leasing Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Associated Companies Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>British Airways Avionic Engineering Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Capital Limited</b> Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES		Jersey	100%
<b>British Airways E-Jets Leasing Limited*</b> Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Financiación de aviones	Bermuda	100%
<b>British Airways Employee Benefit Trustees (Jersey) Limited</b> Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES		Jersey	100%

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>British Airways Finance (Jersey) Limited Partnership</b> 13 Castle Street, St Helier, JE4 5UT		Jersey	100%
<b>British Airways Holdings B.V.</b> Atrium, Strawinskylaan 3105, Amsterdam, 1077 ZX		Países Bajos	100%
<b>British Airways Holdings Limited*</b> 13 Castle Street, St Helier, JE4 5UT	Compañía holding	Jersey	100%
<b>British Airways Holidays Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
<b>British Airways Interior Engineering Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Leasing Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Maintenance Cardiff Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Pension Trustees (No 2) Limited</b> Whitlocke House, 2-4 Lampton Road, Hounslow, Middlesex, TW3 1HU		Inglaterra	100%
<b>British Midland Airways Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
<b>British Midland Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
<b>Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A.</b> Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027		España	100%
<b>Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.*</b> Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
<b>Diamond Insurance Company Limited</b> 1 <sup>st</sup> Floor, Rose House, 51-59 Circular Road, Douglas, IM1 1RE		Isla de Man	100%
<b>Dirnan Insurance Company Limited</b> Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, Bermuda, HM 12		Bermuda	100%
<b>Flyline Tele Sales &amp; Services GmbH</b> Hermann Koehl-Strasse 3, Bremen, 28199		Alemania	100%
<b>Gatwick Ground Services Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
<b>IAG Cargo Limited*</b> Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, London Heathrow Airport, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
<b>IAG GBS Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de TI, financieros y de compras	Inglaterra	100%
<b>IAG GBS Poland sp z.o.o.*</b> ul. Armii Krajowej 28, Krakow, 30-150	Servicios financieros y de compras	Polonia	100%
<b>IB Opco Holding, S.L.</b> Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100% <sup>2</sup>
<b>Iberia México, S.A.*</b> Ejército Nacional 436, 9 <sup>th</sup> Floor, Colonia Chapultepec-Morales, Mexico City, 11570	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%
<b>Iberia Tecnología, S.A.*</b> Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100%
<b>Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora*</b> Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100%
<b>Illiad Inc</b> Suite 1300, 1105 N Market Street, PO Box 8985, Wilmington, Delaware, 19899		EEUU	100%
<b>Openskies SASU*</b> 3 Rue le Corbusier, Rungis, 94150	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%
<b>Overseas Air Travel Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%
<b>Remotereport Trading Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB		Inglaterra	100%

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Santain Developments Limited</b> Dublin Airport, Dublin		República de Irlanda	100%
<b>Shinagh Limited</b> Dublin Airport, Dublin		República de Irlanda	100%
<b>Speedbird Insurance Company Limited*</b> Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermuda	100%
<b>Teleflight Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>The Plimsoll Line Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
<b>Veloz Holdco, S.L.</b> Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820		España	100%
<b>Vueling Airlines, S.A.*</b> Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	99%
<b>British Mediterranean Airways Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	99%
<b>Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.*</b> Centro de Carga Aérea, Parcela 2-5 Nave 6, Madrid, 28042	Transporte de carga	España	75%
<b>Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.*</b> Torre Tarragona, Planta 15, Calle Tarragona 161, Barcelona, 08014	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%
<b>Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.*</b> Centro de Carga Aérea, Parcela 2-5 Nave 6, Madrid, 28042	Logística en aeropuertos Terminal de Manejo de Carga	España	75%

\* Filiales principales

- 1 El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, corresponden al trust establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.
- 2 El Grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.

## Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Handling Guinea Ecuatorial S.A.</b> Malabo Bioko Norte International Airport, Apartado de Correos 92, Malabo	Guinea ecuatorial	51%
<b>Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A.</b> Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
<b>Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.</b> Carretera de Wajay km 15, Aeropuerto de Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
<b>Multiservicios Aeroportuarios, S.A.</b> Avenida de Manoteras 46, 2 <sup>nd</sup> Floor, 28050, Madrid	España	49%
<b>Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited</b> Building 70, Argosy Road, East Midlands Airport, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
<b>Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.</b> José Ortega y Gasset 22, 3 <sup>rd</sup> Floor, 28006, Madrid	España	43,5%
<b>Serpista, S.A.</b> Cardenal Marcelo Spínola 10, 28016, Madrid	España	39%
<b>Grupo Air Miles España, S.A.</b> Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	25%

## Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Propius Holding Limited</b> PO Box 309, Uglan House, Grand Cayman, K41-1104	Islas Caimán	33,3%

## Activos financieros disponibles para la venta

Los principales activos financieros disponibles para la venta del Grupo son los siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/ (pérdidas) antes de impuestos (millones)
<b>Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.</b> Camino de la Muñoza 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	45	2
<b>The Airline Group Limited</b> Brettenham House South, 5 <sup>th</sup> Floor, Lancaster Place, London, WC2N 7EN	Inglaterra	16,68%	Libra esterlina	287	32
<b>Comair Limited</b> 1 Marignane Drive, Bonaero Park, 1619, Johannesburg	Sudáfrica	11,5%	Rand sudafricano	1.330	294
<b>Adquira España, S.A.</b> Plaza Cronos, 1 - 4 <sup>th</sup> Floor, Madrid, 28037	España	10,0%	Euro	7	1

## Declaración de responsabilidad de los consejeros

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

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad"), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 23 de febrero de 2017, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas resumidas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

23 de febrero de 2017

---

**Antonio Vázquez Romero**  
Presidente

---

**William Matthew Walsh**  
Consejero Delegado

---

**Marc Jan Bolland**

---

**Patrick Jean Pierre Cescau**

---

**Enrique Dupuy de Lôme Chávarri**

---

**Denise Patricia Kingsmill**

---

**James Arthur Lawrence**

---

**María Fernanda Mejía Campuzano**

---

**Kieran Charles Poynter**

---

**Emilio Saracho Rodríguez de Torres**

---

**Marjorie Morris Scardino**

---

**Alberto Terol Esteban**

## Indicadores de rendimiento alternativos

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA). Los resultados del Grupo se presentan antes y después de partidas excepcionales. Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño y su incidencia. Las partidas excepcionales se detallan en la nota 5 de las cuentas anuales consolidadas. Además, los resultados del Grupo se describen usando ciertos indicadores que no forman parte de las NIIF y, por lo tanto, se consideran IRA. Estos indicadores se han utilizado para identificar los objetivos de planificación a largo plazo del Grupo para "Rendimiento", "Crecimiento eficiente" y "Balance y estado de flujos de caja" y para monitorizar el rendimiento en la consecución de estos objetivos. A continuación, figura la definición de cada IRA presentado en este informe, además de la conciliación con el indicador más próximo elaborado conforme a las NIIF.

### Beneficio de las operaciones y margen operativo ajustado

El beneficio de las operaciones indica el resultado de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales.

Se entiende por margen operativo ajustado el beneficio de las operaciones ajustado por los arrendamientos y expresado como porcentaje de los ingresos totales. El ajuste por los arrendamientos reduce el gasto por arrendamiento de flota hasta el 0,67 del gasto anual declarado.

Millones de euros	2016	2015
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>2.535</b>	2.335
Costes de arrendamiento operativo de flota	<b>759</b>	659
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	<b>(509)</b>	(442)
	<b>2.785</b>	2.552
Total ingresos	<b>22.567</b>	22.858
<b>Margen operativo ajustado</b>	<b>12,3%</b>	11,2%

### Beneficios por acción ajustados

Los beneficios se basan en el resultado antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y el interés de los bonos convertibles, dividido entre el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de estos bonos y los pagos basados en acciones pendientes.

Millones de euros	2016	2015
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	<b>1.931</b>	1.495
Partidas excepcionales	<b>38</b>	23
<b>Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.969</b>	1.518
Gastos financieros sobre bonos convertibles	<b>26</b>	25
<b>Beneficios ajustados</b>	<b>1.995</b>	1.543
Número medio ponderado de beneficio diluido por acción	<b>2.210.990</b>	2.159.937
Número medio ponderado de beneficio básico por acción	<b>2.075.568</b>	2.034.197
<b>Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)</b>	<b>90,2</b>	71,4
<b>Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>94,9</b>	74,6

### EBITDAR

El EBITDAR se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro y costes de arrendamiento operativo de flota.

Millones de euros	2016	2015
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>2.535</b>	2.335
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.287</b>	1.307
Costes de arrendamiento operativo de flota	<b>759</b>	659
<b>EBITDAR</b>	<b>4.581</b>	4.301

### Rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC)

La rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC) se define como el EBITDAR menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados, y la depreciación de flota ajustada por la inflación y la depreciación de otro inmovilizado material, dividido entre el capital invertido. Se expresa como porcentaje.

El ajuste por los arrendamientos reduce los costes de arrendamiento operativo de flota hasta 0,67 del gasto anual declarado. El ajuste por inflación se aplica al gasto por depreciación de la flota y se calcula usando una tasa de inflación del 1,5% durante la vida media de la flota para integrar la inflación y la eficiencia de las nuevas aeronaves.

El capital invertido es el valor neto contable de la flota en la fecha del balance, excluyendo los pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado y ajustando por inflación, más el valor neto contable del resto del inmovilizado material más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El inmovilizado inmaterial se excluye del cálculo.

En 2015, la definición de capital invertido excluía todos los pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado. Las comparativas de 2015 no se han reformulado. Las comparativas de 2015 incluyen el beneficio de las operaciones anualizado, los alquileres y los cargos por depreciación de Aer Lingus.

Millones de euros	2016	2015
EBITDAR	<b>4.581</b>	4.463
Menos: Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	<b>(509)</b>	(463)
Menos: Costes por depreciación de flota multiplicados por el ajuste por la inflación	<b>(1.231)</b>	(1.277)
Menos: Costes por depreciación de otro inmovilizado material	<b>(153)</b>	(162)
	<b>2.688</b>	2.561

### Capital invertido

Valor contable de flota excluyendo los pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	<b>9.930</b>	11.090
Ajuste por inflación <sup>1</sup>	<b>1,21</b>	1,16
	<b>12.048</b>	12.883
Valor neto contable de otro inmovilizado material	<b>1.683</b>	1.798
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho	<b>6.072</b>	5.520
	<b>19.803</b>	20.201

<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>13,6%</b>	12,7%
--	--------------	-------

<sup>1</sup> Calculado usando una tasa de inflación del 1,5% para la edad media de la flota. Se presenta a dos puntos decimales.

### Deuda neta ajustada/EBITDAR

La deuda neta ajustada se calcula a partir del endeudamiento a largo plazo menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados a corto plazo, más los costes anuales de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho. El resultado se divide entre el EBITDAR para calcular el ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR. 2015 se ha ajustado para incorporar los resultados anualizados de Aer Lingus.

Millones de euros	2016	2015
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>8.515</b>	8.630
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	<b>(3.337)</b>	(2.909)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>(3.091)</b>	(2.947)
<b>Deuda neta</b>	<b>2.087</b>	2.774
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por ocho	<b>6.072</b>	5.736
<b>Deuda neta ajustada</b>	<b>8.159</b>	8.510
<b>EBITDAR</b>	<b>4.581</b>	4.463
<b>Deuda neta ajustada/EBITDAR</b>	<b>1,8</b>	1,9

### Apalancamiento financiero ajustado

El apalancamiento financiero ajustado se define como la deuda neta ajustada dividida entre la deuda neta ajustada y el patrimonio neto ajustado y se expresa como porcentaje. El patrimonio neto ajustado es el patrimonio neto declarado ajustado por el cargo total a reservas tras la modificación de la NIC 19 "Beneficios a los Empleados", hasta 2.077 millones de euros que representan el ajuste al patrimonio neto al adoptar la modificación de la norma.

Millones de euros	2016	2015
<b>Deuda neta ajustada</b>	<b>8.159</b>	8.510
Patrimonio neto	<b>5.664</b>	5.534
NIC 19 cargo total a reservas (después de impuestos)	<b>2.077</b>	1.794
<b>Patrimonio neto ajustado</b>	<b>7.741</b>	7.328
<b>Deuda neta ajustada más patrimonio neto ajustado</b>	<b>15.900</b>	15.838
<b>Apalancamiento financiero ajustado</b>	<b>51%</b>	54%

### Flujo libre de caja para el accionista

Se entiende por flujo libre de caja para el accionista el EBITDA menos impuestos en efectivo, intereses en efectivo abonados e inversiones en inmovilizado en efectivo, descontando los fondos procedentes de ventas de activos materiales e inmateriales. El EBITDA se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	2016	2015
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>2.535</b>	2.335
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.287</b>	1.307
<b>EBITDA</b>	<b>3.822</b>	3.642
Intereses pagados	<b>(185)</b>	(197)
Intereses recibidos	<b>37</b>	48
Impuestos pagados	<b>(318)</b>	(245)
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>(3.038)</b>	(2.040)
Fondos procedentes de la venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>1.737</b>	273
<b>Flujo libre de caja para el accionista</b>	<b>2.055</b>	1.481



## 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 de 2016	Total a 31 de diciembre de 2015	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2015	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	<b>2</b>	2	-	-	-
Airbus A319	22	43	<b>65</b>	68	(3)	-	-
Airbus A320	69	158	<b>227</b>	222	5	89	128
Airbus A321	26	21	<b>47</b>	43	4	17	-
Airbus A330-200	7	7	<b>14</b>	4	10	3	5
Airbus A330-300	4	10	<b>14</b>	12	2	2	-
Airbus A340-300	-	-	<b>-</b>	7	(7)	-	-
Airbus A340-600	6	11	<b>17</b>	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	<b>-</b>	-	-	43	57
Airbus A380	12	-	<b>12</b>	10	2	-	7
Boeing 747-400	37	-	<b>37</b>	40	(3)	-	-
Boeing 757-200	1	2	<b>3</b>	3	-	-	-
Boeing 767-300	8	-	<b>8</b>	12	(4)	-	-
Boeing 777-200	41	5	<b>46</b>	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	<b>12</b>	12	-	-	-
Boeing 787-8	8	-	<b>8</b>	8	-	4	-
Boeing 787-9	7	9	<b>16</b>	5	11	2	18
Boeing 787-10	-	-	<b>-</b>	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	<b>6</b>	6	-	-	-
Embraer E190	9	5	<b>14</b>	12	2	-	15
<b>Total del Grupo</b>	<b>274</b>	<b>274</b>	<b>548</b>	<b>529</b>	<b>19</b>	<b>172</b>	<b>230</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 9 aviones (2015: 11) fuera de servicio.