

# Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 23 de febrero de 2018, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

## Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 585 millones de euros antes de partidas excepcionales (2016: 620 millones de euros).
- Los ingresos unitarios de pasaje del trimestre aumentaron un 0,4%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,4%.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible antes de partidas excepcionales aumentaron un 0,5% en el trimestre, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 3,2%.
- Los costes unitarios de combustible antes de partidas excepcionales del trimestre aumentaron un 1,2%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,2%.
- El beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio fue de 3.015 millones de euros (2016: 2.535 millones de euros), un aumento del 18,9%.
- Los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 1,0%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 1,5%.
- Los costes unitarios de combustible del ejercicio disminuyeron un 7,8% antes de partidas excepcionales, un 9,1% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del ejercicio antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,3%, mientras que a tipos de cambio constantes aumentaron un 2,7%.
- El efectivo se situó en 6.676 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, lo que supone un aumento de 248 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2016.
- La deuda neta ajustada/EBITDAR disminuyó 0,3 hasta 1,5 veces.
- El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales se situó en 2.243 millones de euros, lo que supone un aumento del 12,7% y el beneficio ajustado por acción aumentó un 14,0%.

## Resumen de resultados:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
Información financiera en millones de euros	2017	2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	20.245	19.924	1,6 %
Total ingresos	22.972	22.567	1,8 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	3.015	2.535	18,9 %
Partidas excepcionales	(288)	(51)	464,7 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	2.727	2.484	9,8 %
Beneficio después de impuestos	2.021	1.952	3,5 %
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	95,8	93,0	3,0 %
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €) <sup>1</sup>	102,8	90,2	14,0 %
Dividendo del ejercicio por acción (céntimos de €) <sup>2</sup>	27,0	23,5	14,9 %

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
Indicadores operativos	2017	2016	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	306.185	298.431	2,6 %
Coefficiente de ocupación (%)	82,6	81,6	1,0pts
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	6,61	6,68	(1,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,01	5,08	(1,3)%

	31 de diciembre		
	2017	2016	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	6.676	6.428	3,9 %
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	7.331	8.515	(13,9)%
Deuda neta ajustada <sup>3</sup>	7.759	8.159	(4,9)%
Deuda neta ajustada / EBITDAR <sup>1</sup>	1,5	1,8	(0,3x)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>3</sup>	45%	51%	(6pts)

1 Incluido como Indicador Clave de Desempeño y su definición está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

2 2017 incluye un dividendo complementario propuesto de 14,5 céntimos de euro por acción, sujeto a aprobación por la Junta General de Accionistas.

3 Véase la definición en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

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

"Anunciamos unos resultados anuales muy buenos, con un beneficio de las operaciones de 3.015 millones de euros antes de partidas excepcionales, un 18,9% más frente al año anterior.

"Los ingresos unitarios de pasaje mejoraron un 1,5% a tipos de cambio constantes y nos beneficiamos de una reducción de los gastos de combustible durante la mayor parte de 2017, aunque nuestra factura de combustible comenzó a incrementarse en el cuarto trimestre.

"Todas nuestras aerolíneas registraron un excelente comportamiento y consiguieron sus mejores resultados de forma individual hasta el momento, además de unos rendimientos operativos sólidos, con un claro compromiso con el servicio al cliente. La transformación de Vueling, tras las dificultades vividas en 2016, ha sido especialmente sobresaliente.

"En el cuarto trimestre, registramos un beneficio de las operaciones de 585 millones de euros, por debajo de los 620 millones de euros del mismo periodo del año anterior. Continuamos registrando un sólido rendimiento con un aumento de los ingresos unitarios de pasaje del 2,4% a tipos de cambio constantes. El beneficio de las operaciones se vio significativamente afectado por los cambios en la provisión de bonus a empleados en el trimestre, comparado con el ejercicio anterior.

"Tenemos el placer de confirmar que el Consejo va a proponer un dividendo complementario de 14,5 céntimos de euro por acción. Este pago sitúa el dividendo del ejercicio en 27,0 céntimos de euros por acción, sujeto a la aprobación de los accionistas en nuestra Junta General de Accionistas de junio. Con el dividendo y la recompra de acciones, devolvimos más de 1.000 millones de euros a nuestros accionistas el año pasado.

"Nuestra confianza en el futuro de IAG se mantiene firme y hoy anunciamos nuestra intención de llevar a cabo una recompra de acciones por valor de 500 millones de euros durante 2018".

### **Perspectivas de negocio:**

A los niveles actuales del precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera que su beneficio de las operaciones en 2018 muestre un incremento respecto al año anterior. Se espera que tanto los ingresos unitarios de pasaje como los costes unitarios, excluido el combustible, mejoren a tipos de cambio constantes.

LEI: 959800TZHQRUSHIESL13

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*

### **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. Salvo cuando así lo estipulen sus obligaciones legales o reglamentarias, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar las declaraciones de carácter prospectivo para reflejar posibles cambios en los acontecimientos, condiciones o circunstancias en que se basan dichas declaraciones.

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 2016; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

IAG Investor Relations  
Waterside (HAA2),  
PO Box 365,  
Harmondsworth,  
Middlesex,  
UB7 0GB

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

## Cuenta de resultados consolidada

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>20.245</b>		20.245	19.924		19.924	1,6 %
Ingresos de carga	<b>1.084</b>		1.084	1.022		1.022	6,1 %
Otros ingresos	<b>1.643</b>		1.643	1.621		1.621	1,4 %
<b>Total ingresos</b>	<b>22.972</b>		22.972	22.567		22.567	1,8 %
Gastos de personal	<b>4.740</b>	248	4.988	4.731	93	4.824	0,2 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>4.610</b>		4.610	4.873	(42)	4.831	(5,4) %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>2.700</b>	14	2.714	2.664		2.664	1,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>2.151</b>		2.151	2.151		2.151	-
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.773</b>	19	1.792	1.701		1.701	4,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>915</b>	7	922	870		870	5,2 %
Gastos comerciales	<b>982</b>		982	896		896	9,6 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.184</b>		1.184	1.287		1.287	(8,0) %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>888</b>		888	759		759	17,0 %
Diferencias de tipo de cambio	<b>14</b>		14	100		100	(86,0)%
Gastos totales de las operaciones	<b>19.957</b>	288	20.245	20.032	51	20.083	(0,4) %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>3.015</b>	(288)	2.727	2.535	(51)	2.484	18,9 %
Gastos no operativos netos	<b>(234)</b>		(234)	(122)		(122)	91,8 %
Beneficio antes de impuestos	<b>2.781</b>	(288)	2.493	2.413	(51)	2.362	15,3 %
Impuestos	<b>(538)</b>	66	(472)	(423)	13	(410)	27,2 %
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>2.243</b>	(222)	2.021	1.990	(38)	1.952	12,7 %

Indicadores operativos	2017 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>306.185</b>	298.431	2,6 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>252.819</b>	243.474	3,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	<b>82,6</b>	81,6	1,0pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	<b>5.762</b>	5.454	5,6 %
Cifras de pasajeros (miles)	<b>104.829</b>	100.675	4,1 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	<b>701</b>	680	3,1 %
Despegues	<b>717.325</b>	708.615	1,2 %
Horas bloque (horas)	<b>2.100.089</b>	2.067.980	1,6 %
Plantilla media equivalente	<b>63.422</b>	63.387	0,1 %
Aviones en servicio	<b>546</b>	548	(0,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>8,01</b>	8,18	(2,1) %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,61</b>	6,68	(1,0) %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>18,81</b>	18,74	0,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>1,51</b>	1,63	(7,8) %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,01</b>	5,08	(1,3) %
Coste total / AKO (céntimos de €)	<b>6,52</b>	6,71	(2,9) %

1 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

## Cuenta de resultados consolidada

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Antes de partidas excepcionales 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>4.771</b>		4.771	4.579		4.579	4,2 %
Ingresos de carga	<b>309</b>		309	279		279	10,8 %
Otros ingresos	<b>387</b>		387	437		437	(11,4)%
<b>Total ingresos</b>	<b>5.467</b>		5.467	5.295		5.295	3,2 %
Gastos de personal	<b>1.178</b>	(23)	1.155	1.075	82	1.157	9,6 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	<b>1.145</b>		1.145	1.091	(4)	1.087	4,9 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>635</b>	14	649	653		653	(2,8)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>499</b>		499	488		488	2,3 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>401</b>	19	420	443		443	(9,5)%
Propiedad, TI y otros gastos	<b>259</b>	7	266	198		198	30,8 %
Gastos comerciales	<b>242</b>		242	185		185	30,8 %
Depreciación, amortización y deterioro	<b>292</b>		292	316		316	(7,6)%
Gastos de arrendamiento operativo de flota	<b>219</b>		219	222		222	(1,4)%
Diferencias de tipo de cambio	<b>12</b>		12	4		4	200,0 %
Gastos totales de las operaciones	<b>4.882</b>	17	4.899	4.675	78	4.753	4,4 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>585</b>	(17)	568	620	(78)	542	(5,6)%
Gastos no operativos netos	<b>(23)</b>		(23)	12		12	(291,7)%
Beneficio antes de impuestos	<b>562</b>	(17)	545	632	(78)	554	(11,1)%
Impuestos	<b>(94)</b>	3	(91)	(101)	15	(86)	(6,9)%
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>468</b>	(14)	454	531	(63)	468	(11,9)%

Indicadores operativos	2017 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>74.768</b>	72.075	3,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>61.078</b>	57.748	5,8 %
Coeficiente de ocupación (%)	<b>81,7</b>	80,1	1,6pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	<b>1.542</b>	1.468	5,0 %
Cifras de pasajeros (miles)	<b>24.764</b>	23.150	7,0 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	<b>188</b>	180	4,4 %
Despegues	<b>172.106</b>	163.904	5,0 %
Horas bloque (horas)	<b>507.938</b>	489.388	3,8 %
Plantilla media equivalente	<b>62.196</b>	64.093	(3,0)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>7,81</b>	7,93	(1,5) %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>6,38</b>	6,35	0,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>20,04</b>	19,01	5,4 %
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>1,53</b>	1,51	1,2 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,00</b>	4,97	0,5 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	<b>6,53</b>	6,49	0,7 %

1 Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales.

## Análisis financiero

### Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

La industria del transporte aéreo vivió otro buen año y registró un crecimiento de la demanda por encima de las tendencias. El impulso creció durante el año, partiendo de una base débil en la primera mitad de 2016.

La capacidad total aumentó un 6,3% y las regiones con crecimientos más fuertes fueron Oriente Medio, Europa y Asia, con un descenso de los coeficientes de ocupación en Oriente Medio. Europa tuvo el coeficiente de ocupación más alto, 1,5 puntos más alto, seguida de Norteamérica, aunque el coeficiente de ocupación de esta región se mantuvo prácticamente plano con respecto al año anterior. En total, el coeficiente de ocupación mejoró 0,9 puntos, hasta el 81,4%, y acumula más de cinco años consecutivos de subidas.

#### Crecimiento de mercado de IATA

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017	AKO Incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.)
Europa	6,2%	83,9	1,5 pts
Norteamérica	4,1%	83,6	0,1 pts
Latinoamérica	5,5%	81,8	1,0 pts
África	2,9%	70,9	2,3 pts
Oriente Medio	6,5%	74,5	(0,2) pts
Asia-Pacífico	8,4%	81,0	1,3 pts
<b>Mercado total</b>	<b>6,3%</b>	<b>81,4</b>	<b>0,9 pts</b>

Fuente: Análisis de IATA para el mercado aéreo de pasajeros

### Capacidad de IAG

En 2017, IAG incrementó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), en un 2,6%, cifra que incluye el lanzamiento de LEVEL en junio. La capacidad fue superior en todas las aerolíneas y en todas las regiones, excepto Europa. Esto refleja en parte las nuevas rutas de largo radio de British Airways, Aer Lingus y LEVEL, así como el impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2016 por Iberia y Aer Lingus. Vueling aumentó su capacidad en los trimestres de baja demanda para reducir su estacionalidad, en línea con su estrategia.

El coeficiente de ocupación de IAG aumentó un punto frente al año anterior y se situó en el 82,6%, 1,2 puntos por encima de la media de la IATA.

#### Segmentos de mercado

En los mercados **domésticos** de IAG, la capacidad creció un 5,4%, con aumentos en Vueling e Iberia. En el marco de su estrategia NEXT, Vueling aumentó frecuencias en las rutas existentes y lanzó cinco nuevas rutas. La capacidad en el mercado doméstico de Iberia aumentó, con crecimiento en las Baleares y las Canarias. Este efecto quedó compensado en parte por el lanzamiento del producto Club Europe en los vuelos domésticos de British Airways en abril de 2017, lo que redujo el número de asientos. La evolución del coeficiente de ocupación fue buena, casi dos puntos mayor que el año anterior.

#### Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017	AKO Incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.)
Doméstico	5,4%	83,2	1,9 pts
Europa	(0,2%)	82,0	2,1 pts
Norteamérica	4,2%	82,3	(0,7) pts
Latinoamérica y Caribe	3,2%	84,0	0,9 pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4,0%	80,8	1,3 pts
Asia-Pacífico	1,0%	84,6	2,1 pts
<b>Total red</b>	<b>2,6%</b>	<b>82,6</b>	<b>1,0 pts</b>

La capacidad del Grupo en **Europa** se mantuvo constante con respecto al año anterior. El aumento en Aer Lingus, incluido un nuevo servicio a Split y más vuelos durante el invierno, se compensó con las reducciones de Iberia y Vueling. El coeficiente de ocupación creció dos puntos, con mejoras en British Airways, Vueling e Iberia.

**Norteamérica** siguió representando la mayor parte de la red de IAG, con casi un 30%. La capacidad se incrementó principalmente en Aer Lingus, gracias a una nueva ruta entre Dublín y Miami y al impacto anual completo de las rutas lanzadas en 2016, y mediante el lanzamiento de las rutas de LEVEL a Oakland (San Francisco) y Los Ángeles. British Airways también incrementó su capacidad con tres nuevas rutas a Nueva Orleans, Fort Lauderdale y Oakland (San Francisco), aunque este efecto se compensó parcialmente con las cancelaciones a causa del mal tiempo. Las cifras de pasajeros aumentaron a un ritmo ligeramente más bajo que la capacidad, pero el coeficiente de ocupación se mantuvo en un nivel elevado del 82,3%.

IAG aumentó su capacidad en **Latinoamérica y el Caribe** con la nueva ruta de British Airways a Santiago de Chile y las nuevas rutas de LEVEL a Buenos Aires y Punta Cana. Iberia aumentó sus frecuencias a Ciudad de México y Buenos Aires durante el año, aunque registró un descenso total de la capacidad debido a la reducción de frecuencias en otras rutas, como Brasil y Costa Rica. El coeficiente de ocupación en esta región aumentó y se situó en casi dos puntos por encima de la media del sector.

Tras los descensos de 2016, la capacidad en **África, Oriente Medio y el sur de Asia** aumentó en 2017, con incrementos en British Airways derivados de la división de las rutas con parada en rutas separadas (Doha/Bahréin, Muscat/Abu Dhabi) y del impacto anual completo de la ruta de Iberia a Johannesburgo. El coeficiente de ocupación mejoró 1,3 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el aumento de la capacidad se debió al impacto anual completo de las rutas de Iberia a Shanghai y Tokio, efecto compensado parcialmente por el descenso de la capacidad de British Airways a raíz de la suspensión de la ruta a Chengdu y los cambios por el menor tamaño de los aviones que operan las rutas a Japón. Los coeficientes de ocupación aumentaron 2,1 puntos y siguieron siendo los más altos de la red de IAG.

## Lanzamiento de LEVEL

El 17 de marzo, IAG lanzó LEVEL, una nueva marca de aerolínea de bajo coste de largo radio que comenzó a operar en junio de 2017 con vuelos desde Barcelona a Los Ángeles, Oakland (San Francisco), Buenos Aires y Punta Cana. LEVEL opera con dos nuevos Airbus A330 equipados con 293 asientos en clase turista y 21 en clase turista premium. A partir de marzo de 2018, LEVEL también volará entre Barcelona y Boston.

En noviembre de 2017, IAG anunció la inauguración de la nueva base de LEVEL en París-Orly. Los vuelos comenzarán en julio de 2018 y conectarán el aeropuerto francés con Montreal, Nueva York, Guadalupe y Martinica, con dos aviones adicionales.

## Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Los movimientos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de los resultados en divisas distintas al euro a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, principalmente los de British Airways y Avios, afectó a los ingresos y gastos 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. El Grupo genera un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, ya que la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del Grupo habría sido 35 millones de euros mayor.

El Grupo cubre su exposición económica derivada de la realización de transacciones en moneda extranjera. El Grupo no cubre el efecto de la conversión que se realiza para presentar la información en euros.

Millones de euros	Incr./ (dism.)
<b>Ingresos declarados</b>	
Impacto de las conversiones	(1.057)
Impacto de las transacciones	467
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos</b>	<b>(590)</b>
<b>Gastos operativos declarados</b>	
Impacto de las conversiones	930
Impacto de las transacciones	(375)
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones</b>	<b>555</b>
<b>Beneficio de las operaciones declarado</b>	
Impacto de las conversiones	(127)
Impacto de las transacciones	92
<b>Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones</b>	<b>(35)</b>

La media ponderada anual de los tipos de cambio, desde el punto de vista de la conversión y las transacciones, se describe a continuación.

	2017	Incr./ (dism.)
<b>Conversión - Balance de situación (media ponderada)</b>		
GBP a EUR	<b>1,13</b>	(4,6%)
<b>Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)</b>		
GBP a EUR	<b>1,14</b>	(6,3%)
<b>Transacción (media ponderada)</b>		
GBP a EUR	<b>1,14</b>	(5,9%)
EUR a USD	<b>1,14</b>	2,5%
GBP a USD	<b>1,29</b>	(3,7%)

## Ingresos

Millones de euros	2017	Año sobre año a tipos de cambio constantes	Incr./ (dism.) <b>Por AKO a tipos de cambio constantes</b>
Ingresos de pasaje	<b>20.245</b>	4,1%	<b>1,5%</b>
Ingresos de carga	<b>1.084</b>	8,0%	
Otros ingresos	<b>1.643</b>	5,6%	
<b>Ingresos totales</b>	<b>22.972</b>	4,4%	

## Ingresos de pasaje

Según los datos presentados, los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 1,6% con respecto al año anterior, con un efecto cambiario adverso de 2,5 puntos, mientras que la capacidad se incrementó un 2,6%. A tipos de cambio constantes, los ingresos unitarios de pasaje (ingresos de pasaje por AKO) aumentaron un 1,5% gracias a un ligero ascenso del yield (ingresos de pasaje/pasajeros-kilómetro transportados), que subió un 0,3%, y a un incremento de 1 punto en el coeficiente de ocupación.

Continuando con la tendencia alcista de los ingresos registrada a finales de 2016, los ingresos unitarios de pasaje mejoraron durante el año y frente al año anterior en todos los trimestres menos el primero. Esta evolución se debió al incremento del yield y de los coeficientes de ocupación. En el mercado Doméstico, los ingresos unitarios de pasaje del Grupo descendieron debido al aumento de la capacidad en Vueling con objeto de reducir los picos de estacionalidad en su programación de vuelos. El Grupo obtuvo buenos resultados en Europa, con importantes mejoras de los ingresos unitarios en Iberia y Vueling en un contexto de ligera reducción de la capacidad.

El crecimiento de la capacidad en Norteamérica afectó a la evolución interanual de los ingresos unitarios de pasaje del Grupo, con descensos en Iberia y Aer Lingus, y el efecto diluyente del lanzamiento de LEVEL. Los ingresos unitarios de pasaje de British Airways aumentaron. En Norteamérica, las tendencias de los ingresos unitarios fueron positivas durante el periodo.

Los ingresos unitarios de pasaje de Latinoamérica, el Caribe y Asia-Pacífico, mostraron las señales más claras de recuperación, con aumentos tanto en British Airways como en Iberia. Las economías latinoamericanas, como Brasil y Argentina, experimentaron una mejoría, mientras que en Asia-Pacífico la demanda aumentó por el descenso de la actividad terrorista en Europa.

En África, Oriente Medio y sur de Asia, los ingresos unitarios de pasaje apenas variaron con respecto al año anterior y evolucionaron de forma dispar durante el ejercicio y a lo largo de la red de Grupo.

El Grupo transportó más de 104 millones de pasajeros, lo que supone un aumento del 4,1% con respecto a 2016, destacando la fuerte demanda registrada por LEVEL y la mejoría del coeficiente de ocupación en tres de las otras cuatro aerolíneas. El *Net Promoter Score* del Grupo se situó en el 16,8%, alcanzando el objetivo-medio definido del 16,5%. Esta es una métrica nueva introducida por el Grupo este año.

## Ingresos de carga

Tras la fuerte competencia que caracterizó al sector en 2016, IAG Cargo se adaptó a un mercado inesperadamente activo en 2017, sobre todo durante la segunda parte del año. Los ingresos de carga del periodo aumentaron un 8,0% a tipos de cambio constantes, mientras que el volumen medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) creció un 5,6% sobre un aumento de la capacidad del 4,8%. Las condiciones comerciales siguieron siendo difíciles en algunas regiones, aunque se beneficiaron de la fortaleza mostrada por el negocio en Asia-Pacífico tras los débiles resultados del mismo periodo del año pasado. El yield recibió un impulso en el último tramo del año, ya que la demanda en los mercados clave de IAG Cargo fue superior a la oferta. Las prioridades estratégicas siguieron siendo los productos premium, las inversiones para el crecimiento y la modernización del negocio.

## Otros ingresos

"Otros ingresos" engloba la actividad del programa BA Holidays, los ingresos de Avios procedentes de los puntos emitidos y los canjes de productos, el mantenimiento de aviones y el handling. Estos ingresos aumentaron un 1,4%, un 5,6% a tipos de cambio constantes, debido principalmente al crecimiento de la actividad de mantenimiento para terceros (MRO) y de los negocios de handling de Iberia. El negocio MRO realizó más revisiones de mantenimiento pesado en 2017 con respecto a 2016. Los ingresos de BA Holidays y Avios también aumentaron, en respuesta al mayor número de puntos vendidos a socios financieros y al mayor volumen de canjes de productos.

Los ingresos totales del Grupo aumentaron un 1,8%, registrándose incrementos en pasaje, carga y otros ingresos. A tipos de cambio constantes, los ingresos totales demostraron mayor fortaleza, aumentando un 4,4%.

## Gastos antes de partidas excepcionales

### Gastos de personal

Según los resultados presentados, los gastos de personal del Grupo aumentaron un 0,2% y un 4,6% a tipos de cambios constantes. En base unitaria y a tipos de cambio constantes, los costes unitarios de personal crecieron un 2,0% y las mejoras de la productividad compensaron parcialmente el efecto de las retribuciones variables y la inflación salarial.

Los costes unitarios de personal se incrementaron en British Airways, mientras que la productividad subió gracias a las mejoras de la eficiencia. El incremento de los costes unitarios de personal se debió a un mayor cargo por pensiones a raíz del descenso de los rendimientos de los bonos AA, el aumento de las retribuciones variables por la consecución de los objetivos de 2017 y la inflación salarial. Los costes unitarios de personal de Vueling también crecieron debido al aumento de las retribuciones variables y al considerable aumento de la plantilla media equivalente (PME) como consecuencia del programa NEXT de Vueling. El incremento de la PME responde al impacto anual completo del cambio realizado en 2016 para reforzar la plantilla interna con un crecimiento anual de la capacidad relativamente bajo, para reducir la estacionalidad de su programación de vuelos. En Aer Lingus e Iberia, la evolución de los costes unitarios de personal fue buena con respecto al año anterior gracias al crecimiento eficiente, además de la mejora de la productividad.

La productividad total del Grupo mejoró un 2,5%, con un ligero incremento interanual de la PME (un 0,1% mayor); el Grupo empleó a una media de 63.422 personas en su PME en 2017.

### Gastos de personal

Millones de euros	Incr./dism.)	
	Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de personal	<b>4.740</b>	<b>2,0%</b>

### Productividad

	Incr./dism.)	
	2017	Año sobre año
Productividad	<b>4.828</b>	2,5%
Plantilla Media Equivalente	<b>63.422</b>	0,1%

### Gastos de combustible y derechos de emisión

Los gastos totales de combustible del ejercicio descendieron un 5,4%; a tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos de combustible descendieron un 9,1%. Los gastos de combustible se beneficiaron del descenso del precio medio del combustible después de coberturas y de la eficiencia de la nueva flota y la mejora en los procedimientos operativos. El impacto de la conversión de monedas en las transacciones sobre los costes del combustible, netos de coberturas, fue negativo para el Grupo en 5,9 puntos porcentuales y refleja la mayor fortaleza del dólar estadounidense, sobre todo frente a la libra esterlina.

### Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos de combustible y derechos de emisión	4.610	(6,8%)	(9,1%)

### Gastos asociados a proveedores

Los gastos totales asociados a proveedores aumentaron un 1,8%, con un efecto positivo de 4,2 puntos por los tipos de cambio. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores aumentaron un 3,4%. En 2017, las actividades del Grupo no relacionadas con los AKO, como MRO, BA Holidays y Avios crecieron, lo que aumentó los gastos asociados a proveedores, en especial los de Handling, catering y otros gastos de explotación, y los Gastos de mantenimiento y otros costes de la flota, con el correspondiente aumento en Otros ingresos.

### Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2017	Incr./dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Gastos asociados a proveedores:			3,4%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.700	6,5%	
Tasas de aterrizaje y navegación	2.151	2,0%	
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.773	6,1%	
Propiedad, TI y otros gastos	915	9,4%	
Gastos comerciales	982	11,8%	
Diferencias de tipos de cambio	14	-	

Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolínea de British Airways a tipos de cambio constantes aumentaron, debido a las indemnizaciones abonadas a causa de las interrupciones del servicio tras el corte del suministro eléctrico de mayo de 2017, al aumento de los costes de mantenimiento por el mayor número de horas de vuelo y a las subidas de precios de los contratos de motores de pago por consumo, así como al nuevo modelo de distribución (NDM), que incrementó los costes (y los ingresos). Los costes unitarios asociados a proveedores relacionados con el negocio de aerolínea de Iberia a tipos de cambio constantes crecieron a causa del NDM y el marketing en relación con la campaña de su 90º aniversario, por las provisiones relacionadas con litigios de IVA y por el impacto contable de la adquisición de cuatro Airbus A340-600 al final de su periodo de arrendamiento. Los costes unitarios asociados a proveedores de Vueling mejoraron debido a las indemnizaciones relacionadas con las interrupciones del servicio registradas en 2016, incluyendo también una reducción de los costes de mantenimiento por el menor número de arrendamientos con tripulación. Los costes unitarios asociados a proveedores de Aer Lingus evolucionaron de forma positiva, gracias a las iniciativas de ahorro de costes y al crecimiento eficiente.

### Por categoría de gasto:

Los **gastos de handling, catering y otros gastos de explotación** aumentaron un 6,5% excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos crecieron a raíz del aumento de los volúmenes en el negocio de carga y el mayor número de compras de productos en BA Holidays y de canje de productos en Avios, con el correspondiente incremento de los ingresos. Este crecimiento también se debe a las mayores indemnizaciones y reclamaciones por pérdidas de equipaje relacionadas con las interrupciones del servicio sufridas por British Airways. Además, el Grupo transportó un 4,1% más de pasajeros durante el año.

Las **tasas de aterrizaje y navegación** aumentaron un 2,0%, excluyendo los efectos cambiarios. Estos costes aumentaron debido al crecimiento de la actividad: así, las horas de vuelo y los segmentos volados crecieron un 1,6% y un 1,2%, respectivamente, lo que se compensó parcialmente por las reducciones de precios en Europa y África. El Grupo también reconoció determinados recargos aeroportuarios como gastos (aprox. 2 puntos) durante el ejercicio, en lugar de imputarlos a ingresos, como en años anteriores, tras producirse un cambio en los contratos sin que tuviera un impacto neto en los márgenes.

Los **gastos de mantenimiento y otros costes de la flota** se incrementaron un 6,1%, excluyendo los efectos cambiarios. Estos incrementos se deben a partes iguales al crecimiento de la actividad de mantenimiento a terceros en Iberia (aprox. 3,5 puntos) por el mayor número de horas de vuelo, y al aumento de precios en los contratos de motores de pago por consumo. Estos incrementos se compensaron parcialmente con los ahorros de costes conseguidos en áreas como el mantenimiento subcontratado y la logística internacional.

Los **gastos de propiedad, TI y otros gastos** crecieron un 5,2%, un 9,4% excluyendo los efectos cambiarios. Este aumento refleja el descenso de los gastos de TI capitalizados en respuesta al progreso de los proyectos internos, una provisión relacionada con el ejercicio de opciones sobre aviones arrendados y los acuerdos judiciales, incluida una inspección de IVA.

Los **gastos comerciales** aumentaron un 11,8% excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos subieron alrededor de 4 puntos a consecuencia del nuevo modelo de distribución, que elevó tanto los gastos como los ingresos y, al mismo tiempo, permitió al Grupo dar acceso más directo al cliente. Los gastos comerciales también crecieron por el aumento de las reservas de los pasajeros y por las iniciativas de marketing, como el 90º aniversario de Iberia.

### Costes de propiedad

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 4,1%, excluyendo los efectos cambiarios. Los gastos de amortización descendieron debido a la retirada de los Airbus A340-300 de Iberia y a la venta o amortización completa de varios de los aviones Boeing de largo radio de British Airways durante el año. Los costes de arrendamiento operativo de flota aumentaron debido a la reversión de una provisión fiscal que tuvo un efecto beneficioso en la base y a la incorporación de más aviones sujetos a arrendamiento operativo (Boeing 787-9 y Airbus A330) durante el periodo.



## Costes de propiedad

Millones de euros	2017	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año a tipos de cambio constantes	Por AKO a tipos de cambio constantes
Costes de propiedad	2.072	4,1%	1,5%

## Número de flota

Número de aviones en la flota	2017	Incr./ (dism.)	
		Año sobre año	
Corto radio	357	(0,6%)	
Largo radio	189	-	
	546	(0,4%)	

## Costes unitarios excluido el combustible

A tipos de cambio constantes, los costes unitarios totales excluido el combustible crecieron un 2,7%. Ajustado por los negocios que no son de transporte aéreo (como MRO, handling y BA Holidays) y por los tipos de cambio, el crecimiento fue del 2,1%, con incrementos en British Airways e Iberia. Los costes unitarios excluido el combustible de Aer Lingus se redujeron gracias al crecimiento eficiente y en Vueling descendieron por la mejora operativa y las iniciativas de ahorro de costes.

## Beneficio de las operaciones

En resumen, el beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 3.015 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 480 millones de euros frente al ejercicio anterior. El margen operativo ajustado del Grupo mejoró 2,1 puntos, hasta el 14,4%. Los resultados del Grupo reflejan la evolución positiva de los ingresos por la recuperación del entorno macroeconómico, con mejoras en nuestros mercados estratégicos, sobre todo Norteamérica y Sudamérica. La Dirección siguió centrada en la propuesta de valor al cliente, la solidez operativa y la consecución de ahorros de costes. Lo anterior se compensó parcialmente con el aumento de los costes derivados de las interrupciones del servicio, las retribuciones variables y los mayores costes por pensiones. Estos resultados reflejan los esfuerzos del Grupo para conseguir una base de costes competitiva mediante la mejora de la productividad y las iniciativas de gestión, a la vez que se mantiene el enfoque en la satisfacción del cliente, el valor de las marcas y en la fortaleza de nuestro modelo operativo.

## Resultados financieros por marca

### Beneficio operativo antes de partidas excepcionales

En el ejercicio completo, el beneficio de las operaciones de **Aer Lingus** fue de 269 millones de euros, lo que supone una mejora de 36 millones de euros con respecto al ejercicio anterior. La capacidad creció un 12,1% mediante la incorporación de otro Airbus A330 y por el efecto anual completo de los Airbus A330 entregados durante 2016 para apoyar la expansión de la red de largo radio de Aer Lingus.

Los ingresos de pasaje aumentaron, aunque en base unitaria descendieron a causa de la caída del yield provocada por el considerable aumento de la capacidad y las presiones competitivas. El margen operativo ajustado de Aer Lingus mejoró 1,3 puntos, hasta el 16,2%.

Aer Lingus consiguió importantes ahorros de costes mediante un crecimiento eficiente con mayor productividad y mediante las iniciativas en materia de costes. Esto incluye áreas como mantenimiento, ventas y TI.

## Resultados financieros por marca

	Aer Lingus		British Airways	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de libras esterlinas	Incr./ (dism.)
AKO (millones)	26.386	12,1%	180.070	0,7%
Coeficiente de ocupación (%)	81,1	(0,5) pts	81,8	0,6 pts
Ingresos de pasaje	1.799	5,4%	11.054	6,9%
Ingresos de carga	48	6,7%	683	15,9%
Otros ingresos	12	(14,3%)	532	3,5%
<b>Ingresos totales</b>	<b>1.859</b>	<b>5,3%</b>	<b>12.269</b>	<b>7,2%</b>
Gastos de combustible y derechos de emisión	316	(0,9%)	2.553	3,4%
Gastos de personal	345	5,3%	2.573	5,3%
Gastos asociados a proveedores	755	4,7%	4.411	6,8%
<b>EBITDAR</b>	<b>443</b>	<b>11,0%</b>	<b>2.732</b>	<b>13,8%</b>
Costes de propiedad	174	4,8%	978	5,2%
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>269</b>	<b>15,5%</b>	<b>1.754</b>	<b>19,1%</b>
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>16,2%</i>	<i>1,3 pts</i>	<i>14,9%</i>	<i>1,4 pts</i>
Yield de pasaje (céntimos de € o peniques de £/PKT)	8,40	(5,6%)	7,50	5,3%
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de € o peniques de £/AKO)	6,82	(6,1%)	6,14	6,1%
<b>Ingresos unitarios totales (céntimos de € o peniques de £/AKO)</b>	<b>7,05</b>	<b>(6,1%)</b>	<b>6,81</b>	<b>6,4%</b>
Coste unitario de combustible (céntimos de € o peniques de £/AKO)	1,20	(11,5%)	1,42	2,6%
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de € o peniques de £/AKO)	4,83	(6,4%)	4,42	5,4%
<b>Costes unitarios totales (céntimos de € o peniques de £/AKO)</b>	<b>6,03</b>	<b>(7,6%)</b>	<b>5,84</b>	<b>4,7%</b>

El beneficio de las operaciones de **British Airways** fue de 1.754 millones de libras esterlinas, excluyendo partidas excepcionales, lo que supone 281 millones de libras esterlinas más que en el ejercicio anterior, sobre un aumento de la capacidad del 0,7%. A pesar de estos sólidos resultados financieros, British Airways se enfrentó a varios retos en 2017, como un fallo del suministro eléctrico en mayo que provocó importantes alteraciones en el servicio. La mejora de la experiencia del cliente sigue siendo un foco de atención prioritaria para la aerolínea.

Los ingresos de pasaje subieron durante el año y mejoraron tanto el yield como los coeficientes de ocupación. El yield de los servicios premium mejoró, destacando el buen tono del mercado de negocios.

Los costes unitarios excluido el combustible de British Airways aumentaron durante el año, debido a las indemnizaciones, el NDM, los cargos aeroportuarios y también por el crecimiento de BA Holidays y Cargo. En 2017 se registró el primer impacto anual completo del Plan4 de British Airways y se consiguieron ahorros en varias áreas, incluyendo las oficinas centrales, el mantenimiento, a través de la externalización, y la optimización en el uso de inmuebles.

En conjunto, el margen operativo ajustado de British Airways mejoró 1,4 puntos hasta el 14,9%.

### Beneficio operativo antes de partidas excepcionales

El beneficio operativo de **Iberia** ascendió a 376 millones de euros, lo que supone un incremento de 105 millones de euros respecto al ejercicio anterior, alcanzando un margen operativo ajustado del 9,6%. La capacidad aumentó un 2,2% durante el año, con aumentos de los ingresos unitarios de pasaje y mejoras en la mayoría de regiones.

En 2017, la actividad de MRO de Iberia también aumentó sus ingresos externos en aproximadamente 90 millones de euros, mientras que continuó prestando sus servicios a otras empresas del Grupo.

En el plano de los costes, los costes unitarios excluyendo el combustible de la aerolínea crecieron debido a un aumento de las provisiones, incluidas aquellas por litigios de IVA, el efecto contable de la adquisición de los Airbus A340-600 arrendados y los mayores costes comerciales, debido en parte al NDM. Los costes unitarios de personal y la productividad mejoraron gracias a las iniciativas de eficiencia emprendidas en el marco del *Plan de Futuro II* de Iberia.

## Resultados financieros por marca

	Iberia*		Vueling	
	Millones de euros	Incr./ (dism.)	Millones de euros	Incr./ (dism.)
AKO (millones)	63.660	2,2%	34.378	1,5%
Coeficiente de ocupación (%)	84,1	2,1 pts	84,7	1,9 pts
Ingresos de pasaje	3.581	5,5%	2.103	2,6%
Ingresos de carga	254	0,4%	-	-
Otros ingresos	1.016	8,1%	22	37,5%
<b>Ingresos totales</b>	<b>4.851</b>	<b>5,8%</b>	<b>2.125</b>	<b>2,9%</b>
Gastos de combustible y derechos de emisión	926	(7,7%)	428	(15,1%)
Gastos de personal	1.052	1,9%	233	8,9%
Gastos asociados a proveedores	2.038	12,4%	1.008	(2,3%)
<b>EBITDAR</b>	<b>835</b>	<b>13,1%</b>	<b>456</b>	<b>44,8%</b>
Costes de propiedad	459	(1,7%)	268	5,1%
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>376</b>	<b>38,7%</b>	<b>188</b>	<b>213,3%</b>
<i>Margen operativo ajustado</i>	<i>9,6%</i>	<i>1,7pts</i>	<i>12,7%</i>	<i>6,0pts</i>
Yield de pasaje (céntimos de €/PKT)	6,69	0,8%	7,22	(1,2%)
Ingresos unitarios de pasaje (céntimos de €/AKO)	5,63	3,4%	6,12	1,2%
<b>Ingresos unitarios totales (céntimos de €/AKO)</b>	<b>7,62</b>	<b>3,5%</b>	<b>6,18</b>	<b>1,5%</b>
Coste unitario de combustible (céntimos de €/AKO)	1,46	(9,7%)	1,25	(16,2%)
Costes unitarios excluyendo el combustible (céntimos de €/AKO)	5,57	4,8%	4,39	(0,9%)
<b>Costes unitarios totales (céntimos de €/AKO)</b>	<b>7,03</b>	<b>1,4%</b>	<b>5,63</b>	<b>(4,8%)</b>

\* Los resultados de Iberia excluyen LEVEL

El beneficio operativo de **Vueling** ascendió a 188 millones de euros, con un margen operativo ajustado del 12,7%, lo que supone una subida de 6,0 puntos con respecto al ejercicio anterior. A través de su programa NEXT, Vueling ha restablecido su rendimiento operativo y financiero. La capacidad se aumentó un 1,5% y creció en el primer y cuarto trimestre con el objetivo de reducir la estacionalidad de su red.

Los ingresos unitarios de pasaje de Vueling mejoraron frente al año pasado, con un descenso del yield, pero un aumento de los coeficientes de ocupación. La mejora de Vueling en Europa se compensó parcialmente con los descensos en su mercado doméstico, debido al crecimiento del primer y cuarto trimestre.

Los costes unitarios excluyendo el combustible de Vueling descendieron y se consiguieron ahorros en los costes unitarios asociados a proveedores gracias a la reducción de los costes de mantenimiento y los gastos por indemnizaciones. Los costes unitarios de personal aumentaron debido al crecimiento del número de PME en el marco de su programa NEXT para mejorar la solidez operativa, y por el pago de retribuciones variables vinculadas a los resultados de este año.

Los resultados de Vueling reflejan una importante transformación operativa y financiera con respecto al año anterior; con unos márgenes y un beneficio de las operaciones más sólidos permitiéndole retomar su estrategia de crecimiento.

### Partidas excepcionales

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 4 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

Durante el año, el Grupo reconoció un cargo excepcional de 288 millones de euros relacionado con gastos de reestructuración. En 2017, Iberia acordó un procedimiento de despido colectivo con los empleados en el marco de su plan de transformación, Plan de Futuro II, que será voluntario tanto para los empleados como para la compañía y cuyo objetivo es mejorar la productividad. En el ejercicio, se reconocieron gastos de reestructuración de 180 millones de euros en relación con lo anterior.

Las iniciativas de transformación del Plan4 de British Airways comenzaron en 2016 con el objetivo de mejorar los costes unitarios excluido el combustible, incidiendo sobre todo en los gastos de personal y el aumento de la productividad. Durante 2017, el resultado fue una reducción de la plantilla en todo el negocio, desde las funciones administrativas hasta las de mantenimiento y ventas, y se tradujo en un cargo excepcional de 108 millones de euros (2016: 144 millones de euros).

El Grupo también realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. (US PRMB) en British Airways durante el año anterior para poner en consonancia el nivel de las prestaciones con las tendencias nacionales en EE.UU. Estos cambios se han traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 51 millones de euros.

La partida excepcional registrada en 2016 en gastos de combustible y derechos de emisión 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 en la columna de resultados declarados.

## Gastos no operativos e impuestos

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 234 millones de euros, un aumento frente a los 122 millones de euros del ejercicio anterior. Estos incrementos son de naturaleza no recurrente y se deben a:

- Una diferencia negativa de 97 millones de euros en el beneficio o pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones, debido a la venta de un Airbus A340 de Iberia con una pérdida contable de 11 millones de euros, y el beneficio de 30 millones de euros derivado de la venta y posterior alquiler de 12 Airbus A319, registrado en la base comparativa de 2016;
  - Una variación negativa de 81 millones de euros de ganancias no realizadas en 2016 a pérdidas en 2017 en instrumentos derivados no clasificados como de cobertura; y
  - Una variación de 52 millones de euros en los tipos de cambio netos en la conversión de activos y pasivos monetarios no corrientes.
- Estos incrementos se compensaron parcialmente con un descenso de los gastos financieros netos de 66 millones de euros debido a la reducción de la deuda.

## Impuestos

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se lleva a cabo la gestión efectiva de las principales operaciones (Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2017 del 19,25%, el 25% y el 12,5%, respectivamente). El tipo impositivo efectivo del Grupo para el ejercicio fue del 18,9% (2016: 19,6%) y el cargo fiscal fue de 472 millones de euros (2016: cargo de 410 millones de euros).

El Grupo sigue compensando las pérdidas fiscales y otros activos fiscales con las ganancias fiscales del ejercicio en curso; en 2017, el Grupo abonó impuestos de sociedades por valor de 237 millones de euros (2016: 318 millones de euros).

## Beneficio después de impuestos y beneficios por acción (BPA)

El beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales del Grupo se situó en 2.243 millones de euros, lo que supone un incremento del 12,7%. Este aumento refleja la excelente evolución del beneficio de las operaciones. El beneficio diluido por acción antes de partidas excepcionales es uno de nuestros indicadores clave de rendimiento y aumentó un 14%, beneficiándose también del efecto positivo del programa de recompra de acciones.

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del Grupo se situó en 2.021 millones de euros, lo que supone un incremento del 3,5%.

## Dividendos

El Consejo de Administración ha propuesto un dividendo complementario para los accionistas de 14,5 céntimos de euro, lo que eleva el dividendo total del ejercicio a 27,0 céntimos de euro por acción. Sujeto a la aprobación de los accionistas en la Junta General de Accionistas, el dividendo complementario se abonará el 2 de julio de 2018 a los accionistas que figuren en el registro a 29 de junio de 2018.

## Declaración sobre la política de dividendos

Para determinar el nivel de dividendos de cualquier año, el Consejo de Administración tiene en cuenta varios 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 *upstreaming*;
- La cobertura de los dividendos; y
- Los planes de remuneración a los accionistas a medio y largo plazo.

La Empresa ha recibido pagos de cada una de las cuatro principales aerolíneas en 2017, aunque debido a las pérdidas acumuladas en algunas empresas, no todas se contabilizan como distribuibles. Estos pagos pueden desencadenar aportaciones adicionales a los planes de pensiones si superan unos umbrales establecidos de antemano; véase la nota 31 de los estados financieros.

A pesar de estos factores, la situación de las reservas distribuibles de la Compañía era sólida, con una disponibilidad de 6.100 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (2016: 6.100 millones de euros).

## 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 sostenibles a los accionistas.

El Grupo hace un seguimiento de su capital utilizando el apalancamiento financiero ajustado, la deuda neta ajustada-EBITDAR y la liquidez. En 2017, el margen financiero del Grupo aumentó, ya que la deuda neta ajustada-EBITDAR descendió hasta 1,5, frente a 1,8 en 2016, con mejoras tanto en la deuda neta ajustada como el EBITDAR. La deuda neta ajustada se redujo 400 millones de euros, hasta 7.759 millones de euros, gracias a una posición de caja más sólida y un descenso de los préstamos a largo plazo, compensado parcialmente por un aumento de la deuda nacional relacionada con arrendamientos operativos de aviones. El EBITDAR creció 506 millones de euros frente al año pasado, en respuesta al crecimiento rentable del Grupo; con una mejora del margen de EBITDAR de 2 puntos y un crecimiento de los AKO del 2,6%. **El apalancamiento financiero ajustado** del 51% en 2016 se situó dentro del objetivo del Grupo de mantener una calificación *investment grade* y mejoró otros 6 puntos hasta el 45% gracias al crecimiento del beneficio después de impuestos.

El **flujo libre de caja para el accionista** del Grupo aumentó 630 millones de euros en 2017, debido al incremento del EBITDAR y del EBITDA antes de partidas excepcionales y a una ligera reducción neta de las inversiones en inmovilizado (CAPEX). El CAPEX neto es la adquisición y venta de inmovilizado material e inmaterial (2017: 1.184 millones de euros; 2016: 1.301 millones de euros).

En 2017, el **CAPEX** del Grupo incluyó la entrega de tres nuevos aviones, un Boeing 787-8 y dos Airbus A330. Estas inversiones en inmovilizado se contrarrestaron parcialmente con los fondos de 287 millones de euros generados por la venta y posterior alquiler de 7 aviones nuevos (cuatro Airbus A321 y tres Airbus A330).

En comparación, en 2016 el CAPEX 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 Airbus A321, ocho 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. Debido a las fechas de entrega de aviones en 2017, el CAPEX fue más bajo y se situó por debajo del objetivo de planificación, cifrado en una media de 2.100 millones de euros anuales.

Los movimientos del **capital circulante y otros distintos de efectivo** generaron 558 millones de euros de flujos libres de caja (2016: 235 millones de euros), debido principalmente al crecimiento del Grupo, registrándose un aumento de los ingresos anticipados y un impacto por diferencias temporales de los prepagos y los pagos por impuestos.

**Los pagos por pensiones y reestructuraciones** recogen los pagos realizados a los planes APS y NAPS de British Airways y los pagos por reestructuraciones en el marco del Plan4 de British Airways y el Plan de Futuro II de Iberia.

En 2017, el **dividendo pagado** representa el dividendo complementario de 2016 y el dividendo a cuenta de 2017.

#### Flujos de caja

Millones de euros	2017	2016	Movimiento
<b>EBITDAR antes de partidas excepcionales</b>	<b>5.087</b>	4.581	506
Gastos de arrendamiento operativo de flota ('alquileres')	<b>(888)</b>	(759)	(129)
<b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>4.199</b>	3.822	377
Intereses netos	<b>(93)</b>	(148)	55
Impuestos	<b>(237)</b>	(318)	81
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	<b>(1.490)</b>	(3.038)	1.548
Venta de inmovilizado material e inmaterial	<b>306</b>	1.737	(1.431)
<b>Flujo libre de caja</b>	<b>2.685</b>	2.055	630
Capital circulante y otros distintos de efectivo	<b>558</b>	235	323
Pensiones y reestructuración	<b>(914)</b>	(946)	32
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	<b>178</b>	1.317	(1.139)
Amortización de préstamos a largo plazo	<b>(973)</b>	(1.130)	157
Dividendo pagado	<b>(512)</b>	(442)	(70)
Recompra de acciones	<b>(500)</b>	-	(500)
Otra inversión	<b>72</b>	2	70
Otra financiación	<b>(21)</b>	(45)	24
<b>Flujo de caja</b>	<b>573</b>	1.046	(473)
Saldo inicial de efectivo y depósitos	<b>6.428</b>	5.856	572
Diferencias de cambio netas	<b>(325)</b>	(474)	149
<b>Efectivo y depósitos</b>	<b>6.676</b>	6.428	248

Millones de euros	2017	2016	Incr./ (dism.)
British Airways	<b>3.182</b>	2.958	224
Iberia	<b>1.167</b>	1.179	(12)
Aer Lingus	<b>1.025</b>	855	170
Vueling	<b>681</b>	648	33
IAG y otras compañías del Grupo	<b>621</b>	788	(167)
<b>Efectivo y depósitos</b>	<b>6.676</b>	6.428	248

Durante el año, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas sin dejar de reinvertir en el negocio y gestionar el apalancamiento. El programa ascendió a un total de 500 millones de euros e IAG compró 74.999.449 acciones ordinarias, que posteriormente se cancelaron.

Además del programa de recompra de acciones, el Grupo generó suficiente flujo libre de caja para los accionistas para respaldar la recomendación de un dividendo en efectivo a cuenta y complementario de 554 millones de euros para sus accionistas, con una cobertura de efectivo de 4,0. El Grupo devolvió más de 1.000 millones de euros a sus accionistas en 2017.

En febrero de 2018, el Grupo también ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones que consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2018.

Tomando en cuenta estos factores, el flujo de caja del Grupo en el ejercicio ascendió a 573 millones de euros, y el **aumento de efectivo después de diferencias de cambio** fue de 248 millones de euros. Cada compañía operativa mantiene unos niveles adecuados de liquidez, con saldos que superan el 20% de los ingresos y son suficientes para cumplir con las obligaciones según van venciendo.

## Deuda neta, deuda neta ajustada y apalancamiento ajustado

Millones de euros	2017	2016	Movimiento
Deuda	(8.515)	(8.630)	115
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	6.428	5.856	572
<b>Deuda neta a 1 de enero</b>	<b>(2.087)</b>	<b>(2.774)</b>	687
<b>Aumento de efectivo después de diferencias de cambio</b>	<b>248</b>	572	(324)
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	973	1.130	(157)
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(178)	(1.317)	1.139
<b>Disminución/(aumento) de la deuda neta por financiación regular</b>	<b>795</b>	(187)	982
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	389	302	87
<b>Deuda neta a 31 de diciembre</b>	<b>(655)</b>	<b>(2.087)</b>	1.432
Costes de arrendamientos de flota capitalizados	(7.104)	(6.072)	(1.032)
<b>Deuda neta ajustada a 31 de diciembre</b>	<b>(7.759)</b>	<b>(8.159)</b>	400

La deuda neta a 31 de diciembre de 2017 era de 655 millones de euros, lo que supuso una reducción de 1.432 millones de euros en el año, debido a una mejora de la posición de liquidez.

La deuda neta de las actividades de financiación periódicas descendió 795 millones de euros, ya que los nuevos préstamos fueron inferiores a los pagos periódicos en concepto de arrendamientos y amortizaciones de deuda del ejercicio actual. El nivel de los nuevos préstamos y arrendamientos financieros de 2017 y 2016 está en consonancia con el calendario de entregas de flota del Grupo.

Los costes de arrendamiento de aviones capitalizados aumentaron durante el ejercicio debido al impacto anual completo de los aviones financiados mediante arrendamientos operativos y entregados en 2016, como los Boeing 787 y los Airbus A330.

### Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El Grupo ha suscrito arrendamientos comerciales sobre ciertos inmuebles y equipos, pero fundamentalmente sobre aviones. Los contratos cubren principalmente un periodo de 21 años con pagos totales de 7.642 millones de euros (2016: 8.314 millones de euros); consulte la nota 23 para más información sobre las fechas. El indicador de deuda neta ajustada del Grupo incluye una estimación de la deuda relacionada con arrendamientos operativos de aviones ("costes de arrendamiento de aviones capitalizados"), multiplicando por ocho el coste de los arrendamientos operativos de aviones del ejercicio actual.

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 12.137 millones de euros (2016: 14.022 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2023 en relación con 113 aviones de la familia Airbus A320, 17 Boeing 787, 43 Airbus A350 y 4 Airbus A330.

En conjunto, el Grupo mantiene la flexibilidad en sus planes de flota mediante la capacidad de diferir, ejercer opciones y negociar diferentes 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.

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

- Fortalecer una cartera de marcas y negocios de primer nivel
- Aumentar las posiciones de liderazgo mundial
- Mejorar la plataforma integrada común de IAG.

### 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 27 a 32 del Informe y Cuentas Anuales de 2016, siguen siendo válidos. El Grupo continuó evaluando y preparándose para los posibles cambios tras el impacto del voto del Reino Unido para abandonar la UE. A medida que avanza el 2018, continúa la incertidumbre política, la subida en los precios del combustible y el riesgo de un posible impacto en nuestras operaciones y nuestra reputación, según aumentan la frecuencia, naturaleza y sofisticación de los ataques informáticos.

**International Consolidated Airlines Group S.A.**  
Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio  
1 de enero de 2017 – 31 de diciembre de 2017

## Cuenta de resultados consolidada

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Nota	Antes de partidas excepcionales 2017	Partidas excepcionales	Total 2017	Antes de partidas excepcionales 2016	Partidas excepcionales	Total 2016
Ingresos de pasaje		20.245		20.245	19.924		19.924
Ingresos de carga		1.084		1.084	1.022		1.022
Otros ingresos		1.643		1.643	1.621		1.621
<b>Total ingresos</b>	3	<b>22.972</b>		<b>22.972</b>	22.567		22.567
Gastos de personal	4, 7	4.740	248	4.988	4.731	93	4.824
Gastos de combustible y derechos de emisión	4	4.610		4.610	4.873	(42)	4.831
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		2.700	14	2.714	2.664		2.664
Tasas de aterrizaje y de navegación		2.151		2.151	2.151		2.151
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		1.773	19	1.792	1.701		1.701
Propiedad, TI y otros gastos		915	7	922	870		870
Gastos comerciales		982		982	896		896
Depreciación, amortización y deterioro	5	1.184		1.184	1.287		1.287
Gastos de arrendamiento operativo de flota	5	888		888	759		759
Diferencias de tipo de cambio		14		14	100		100
Gastos totales de las operaciones		19.957	288	20.245	20.032	51	20.083
<b>Beneficio de las operaciones</b>	3	<b>3.015</b>	<b>(288)</b>	<b>2.727</b>	2.535	(51)	2.484
Gastos financieros	8	(225)		(225)	(279)		(279)
Ingresos financieros	8	45		45	33		33
(Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones		(30)		(30)	67		67
Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	17	7		7	4		4
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	16	3		3	6		6
Pérdidas reconocidas de derivados no clasificados como de cobertura		(19)		(19)	(7)		(7)
(Pérdida)/beneficio no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura		(14)		(14)	67		67
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	31	(28)		(28)	12		12
Crédito/(cargo) neto por conversión de moneda extranjera		27		27	(25)		(25)
Gastos no operativos netos		(234)		(234)	(122)		(122)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>		<b>2.781</b>	<b>(288)</b>	<b>2.493</b>	2.413	(51)	2.362
Impuestos	9	(538)	66	(472)	(423)	13	(410)
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>		<b>2.243</b>	<b>(222)</b>	<b>2.021</b>	1.990	(38)	1.952
<b>Atribuible a:</b>							
Accionistas de la matriz		2.223		2.001	1.969		1.931
Socios externos		20		20	21		21
		2.243		2.021	1.990		1.952
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	10	<b>106,4</b>		<b>95,8</b>	94,9		93,0
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	10	<b>102,8</b>		<b>92,6</b>	90,2		88,5



## Estado de resultado global consolidado

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2017	2016
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	30	<b>101</b>	(182)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	30	<b>27</b>	793
Activos financieros disponibles para la venta:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	30	<b>9</b>	4
Diferencias de cambio	30	<b>(146)</b>	(506)
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	30	<b>739</b>	(1.807)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos		<b>730</b>	(1.698)
Beneficio después de impuestos del ejercicio		<b>2.021</b>	1.952
<b>Resultado total reconocido del ejercicio</b>		<b>2.751</b>	254
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		<b>2.731</b>	233
Socios externos	30	<b>20</b>	21
		<b>2.751</b>	254

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 2017	31 de diciembre de 2016
<b>Activo no corriente</b>			
Inmovilizado material	12	11.846	12.227
Inmovilizado inmaterial	15	3.018	3.037
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	16	30	29
Activos financieros disponibles para la venta	17	79	73
Activos derivados de retribuciones a empleados	31	1.023	1.028
Instrumentos financieros derivados	26	145	169
Activos por impuesto diferido	9	521	526
Otros activos no corrientes	18	376	499
		<b>17.038</b>	<b>17.588</b>
<b>Activo corriente</b>			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	14	-	38
Existencias		432	458
Deudores comerciales	18	1.494	1.405
Otros activos corrientes	18	958	899
Activo por impuesto corriente	9	258	228
Instrumentos financieros derivados	26	405	329
Otros depósitos remunerados a corto plazo	19	3.384	3.091
Efectivo y activos líquidos equivalentes	19	3.292	3.337
		<b>10.223</b>	<b>9.785</b>
<b>Total activo</b>		<b>27.261</b>	<b>27.373</b>
<b>Fondos propios</b>			
Capital suscrito	27	1.029	1.066
Prima de emisión	27	6.022	6.105
Acciones propias	28	(77)	(96)
Otras reservas	30	115	(1.719)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>		<b>7.089</b>	<b>5.356</b>
Socios externos	30	307	308
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>7.396</b>	<b>5.664</b>
<b>Pasivo no corriente</b>			
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	22	6.401	7.589
Obligaciones de retribuciones a empleados	31	792	2.363
Pasivo por impuesto diferido	9	531	176
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	2.113	1.987
Instrumentos financieros derivados	26	114	20
Otros pasivos a largo plazo	21	222	238
		<b>10.173</b>	<b>12.373</b>
<b>Pasivo corriente</b>			
Componente corriente de la deuda a largo plazo	22	930	926
Acreedores y otras cuentas por pagar	20	3.766	3.305
Ingresos diferidos por venta de billetes		4.159	4.145
Instrumentos financieros derivados	26	111	88
Pasivo por impuesto corriente	9	179	101
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	24	547	771
		<b>9.692</b>	<b>9.336</b>
<b>Total pasivo</b>		<b>19.865</b>	<b>21.709</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>27.261</b>	<b>27.373</b>

## Estado de flujos de caja consolidado

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2017	2016
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>			
Beneficio de las operaciones		<b>2.727</b>	2.484
Depreciación, amortización y deterioro	5	<b>1.184</b>	1.287
Variación del capital circulante		<b>582</b>	83
<i>Aumento en deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, pagos anticipados, existencias y activos corrientes</i>		(282)	(592)
<i>Aumento en acreedores y otras cuentas a pagar, ingresos diferidos por venta de billetes y pasivos corrientes</i>		864	675
Pagos relacionados con reestructuración	24	<b>(248)</b>	(206)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	31	<b>(899)</b>	(936)
Costes de servicio de planes de pensiones	31	<b>233</b>	196
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		<b>264</b>	203
Intereses pagados		<b>(122)</b>	(185)
Intereses percibidos		<b>29</b>	37
Impuestos		<b>(237)</b>	(318)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>		<b>3.513</b>	2.645
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		<b>(1.490)</b>	(3.038)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		<b>306</b>	1.737
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones		<b>17</b>	-
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo		<b>(432)</b>	(450)
Otros movimientos de inversión		<b>55</b>	2
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>		<b>(1.544)</b>	(1.749)
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>			
Fondos netos procedentes de préstamos a largo plazo		<b>178</b>	1.317
Amortización de préstamos		<b>(148)</b>	(515)
Amortización de arrendamientos financieros		<b>(825)</b>	(615)
Adquisición de acciones propias	28	<b>(500)</b>	(25)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros		<b>(21)</b>	(20)
Dividendos pagados		<b>(512)</b>	(442)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>		<b>(1.828)</b>	(300)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		<b>141</b>	596
Diferencias netas por cambio de divisa		<b>(186)</b>	(168)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		<b>3.337</b>	2.909
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	19	<b>3.292</b>	3.337
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses</b>	19	<b>3.384</b>	3.091
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	19	<b>6.676</b>	6.428

## Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (note 28)	Otras reservas (nota 30)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 30)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2017	1.066	6.105	(96)	(2.671)	952	<b>5.356</b>	308	<b>5.664</b>
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	2.001	<b>2.001</b>	20	<b>2.021</b>
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	84	-	<b>84</b>	-	<b>84</b>
Gastos de combustible	-	-	-	(38)	-	<b>(38)</b>	-	<b>(38)</b>
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(19)	-	<b>(19)</b>	-	<b>(19)</b>
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	-	-	101	-	<b>101</b>	-	<b>101</b>
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	9	-	<b>9</b>	-	<b>9</b>
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(146)	-	<b>(146)</b>	-	<b>(146)</b>
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	739	<b>739</b>	-	<b>739</b>
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	(9)	2.740	<b>2.731</b>	20	<b>2.751</b>
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	34	<b>34</b>	-	<b>34</b>
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	19	-	(33)	<b>(14)</b>	-	<b>(14)</b>
Adquisición de acciones propias	-	-	(500)	-	-	<b>(500)</b>	-	<b>(500)</b>
Dividendo	-	-	-	-	(518)	<b>(518)</b>	-	<b>(518)</b>
Reducción de capital social	(37)	-	500	37	(500)	-	-	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>
Transferencias en las reservas de la compañía	-	(83)	-	-	83	-	-	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(20)	<b>(20)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>1.029</b>	<b>6.022</b>	<b>(77)</b>	<b>(2.643)</b>	<b>2.758</b>	<b>7.089</b>	<b>307</b>	<b>7.396</b>

## Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 28)	Otras reservas (nota 30)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 30)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2016	1.020	5.867	(113)	(2.708)	1.160	5.226	308	5.534
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.931	1.931	21	1.952
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	(57)	-	(57)	-	(57)
Gastos de combustible	-	-	-	918	-	918	-	918
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(68)	-	(68)	-	(68)
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	-	-	(182)	-	(182)	-	(182)
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	4	-	4	-	4
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(506)	-	(506)	-	(506)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(1.807)	(1.807)	-	(1.807)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	109	124	233	21	254
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	35	35	-	35
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	42	-	(73)	(31)	-	(31)
Adquisición de acciones propias	-	-	(25)	-	-	(25)	-	(25)
Dividendo	-	(106)	-	-	(339)	(445)	-	(445)
Emisión de acciones ordinarias en relación a la conversión de bonos convertibles	46	344	-	(72)	45	363	-	363
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)
A 31 de diciembre de 2016	1.066	6.105	(96)	(2.671)	952	5.356	308	5.664

# Notas a las cuentas anuales consolidadas

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

## 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. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo, figura una lista de las filiales del Grupo.

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). Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados. 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. Para ofrecer información adicional sobre la naturaleza de las partidas no operativas incluidas en la Cuenta de resultados, el Grupo ha incluido una línea adicional para separar los movimientos no reconocidos en los derivados abiertos de las pérdidas y ganancias reconocidas.

Las cuentas anuales del Grupo correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2017 han sido autorizadas para su publicación y aprobadas por el Consejo de Administración el 22 de febrero de 2018.

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 'Créditos/(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 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 período 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 (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). 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 económica 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 de la vida media prevista 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 durante 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 éste es más corto. 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 por intereses 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.

A la hora de decidir cuál es la clasificación adecuada, se considera el 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 el 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 mínimos por arrendamiento futuros equivalen al menos de sustancialmente a todo el valor razonable del activo arrendado.

## **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 negocio 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 por separado y se amortiza de forma lineal generalmente en un periodo no superior a 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 al 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 del activo excede su 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 en 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 por incidentes o cambios en las circunstancias existan 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.

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 del resultado de las operaciones. 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 incluyendo las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluyendo las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. Tras el reconocimiento inicial, los activos financieros disponibles para la venta se registran a valor razonable, reconociendo cualquier cambio en el valor razonable 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 las 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, yenes japoneses y yuanes chinos se designan como coberturas de flujos de caja de ingresos futuros altamente probables en moneda extranjera. 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 elemento de 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 parte relacionada con el elemento 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 disponibles 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 los beneficios 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. La 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 (el "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. 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 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 por prestaciones definidas neto, 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 al plan (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 reconocen cuando el contrato de empleo es rescindido por el Grupo antes de su fecha normal de finalización, o cuando un empleado acepta un despido voluntario a cambio de dichas prestaciones. 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 reparables de motores 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 vayan 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 proporciona instrumentos de patrimonio del Grupo como contraprestación por servicios de empleados. 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 consolida el derecho a las opciones. En la fecha de cada balance de situación, antes de la consolidación de derechos, se calcula el gasto acumulado, que representa en qué medida ha expirado el periodo de consolidación 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 llegan 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 tales como pagos por rescisión de contratos (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 de 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 esa provisión. 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 en 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, Vueling Club 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 Avios por los participantes a cuyo nombre se emiten los puntos Avios. La diferencia entre la contraprestación recibida y el importe diferido se reconoce en el momento de la emisión de los puntos. 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, hipótesis 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. Dichos juicios, estimaciones y 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 hipótesis y 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.

## Estimaciones

Las estimaciones y supuestos que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste importante de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio financiero son como sigue.

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

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, los supuestos están sujetos a incertidumbres significativas. Los supuestos relacionados con estos planes se detallan en las notas 24 y 31. El Grupo determina los supuestos que van a utilizarse, consultándolo con actuarios cualificados. En relación con los aumentos futuros de las pensiones del Airways Pension Scheme, y tras un proceso judicial, el Grupo ha recurrido el fallo inicial que otorgaba al Administrador la potestad de conceder incrementos discrecionales en las pensiones en curso de pago en el ejercicio 2013/2014 del plan. En la nota 32 se ofrece más información sobre este proceso judicial. La sensibilidad a los cambios en los supuestos de incremento de las pensiones se recoge en la nota 31.

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

A 31 de diciembre de 2017 el Grupo reconoció 4.159 millones de euros relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes (2016: 4.145 millones de euros) de los cuales 1.217 millones de euros (2016: 1.287 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

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, basándose en 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 determina 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 la composición y el valor razonable de los premios acumulados. Una variación de un punto en el supuesto sobre el porcentaje de puntos cuyo canje no se prevé incrementará o reducirá el importe reconocido como ingresos en el año en menos de 10 millones de euros.

### **c Impuestos sobre sociedades**

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones 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. 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. El activo por impuestos diferidos reconocido a 31 de diciembre de 2017 ascendía a 521 millones de euros (2016: 526 millones de euros). En la nota 9 se ofrece más información sobre los pasivos fiscales corrientes y diferidos.

### **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 15.

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 estima las vidas útiles y los valores residuales del inmovilizado material, incluyendo los activos de flota basándose en los planes de red y los valores recuperables. 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. En la nota 12 se ofrece más información sobre el valor neto contable del inmovilizado material y sus respectivos cargos por amortización.

## **Juicios**

### **Gastos de mantenimiento y otros costes de flota**

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. Las obligaciones de mantenimiento de aviones dependen de la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones. A 31 de diciembre de 2017, el Grupo reconoció provisiones por mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor de 1.125 millones de euros (2016: 1.201 millones de euros). En la nota 24 se informa sobre los movimientos de esta provisión.

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

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

El Grupo ha adoptado la NIC 7 (modificación) "Estado de flujos de efectivo" por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017. 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. El Grupo ha abordado este requisito efectuando una conciliación entre los saldos de apertura y cierre de los activos y pasivos incluidos en la definición de deuda neta del Grupo (nota 19). Esto incluye una conciliación de los pasivos derivados de las actividades de financiación.

Ninguna de las modificaciones adoptadas por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 ha resultado en un cambio significativo en la posición financiera o los resultados del Grupo, o en la presentación de información en 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 que, 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 en la fecha en que se conviertan en obligatorias:

**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 a dichos bienes o servicios.

El Grupo ha identificado los siguientes cambios en el reconocimiento de ingresos a raíz de la adopción de la norma:

- Ingresos de pasaje: los ingresos asociados con servicios auxiliares que actualmente se reconocen cuando se abonan, como las comisiones de administración, se diferirán para hacerlos coincidir con el momento en el que se reconocen los ingresos asociados con el viaje en cuestión.
- Ingresos de carga: los ingresos de carga interlínea se presentarán en base bruta en lugar de presentarlos en base neta después de costes relacionados, ya que en estas transacciones a IAG se le considera mandante en lugar de agente.
- Otros ingresos: los ingresos del programa de fidelización derivados del canje de puntos Avios con terceros se presentarán netos de costes relacionados, ya que en estas transacciones a IAG se le considera agente en lugar de mandante. Además, los ingresos asociados con actividades de mantenimiento y los ingresos procedentes de productos vacacionales con obligaciones que se ejecutan a lo largo del tiempo se diferirán (junto con los costes relacionados) y se reconocerán durante el periodo de ejecución de las obligaciones.

El Grupo espera aplicar la norma con efecto completamente retroactivo. Al adoptar la norma, se prevé que el ajuste a los beneficios retenidos a 1 de enero de 2017 sea un cargo de 27 millones de euros. En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017, se prevé que los ajustes derivados de la incorporación de la nueva norma sean los siguientes: reducción de los ingresos en 31 millones de euros, y reducción de los gastos de explotación en 27 millones de euros, lo que da lugar a una disminución del beneficio de las operaciones de 4 millones de euros. A 31 de diciembre de 2017, el activo se reducirá en 29 millones de euros y el pasivo aumentará en 1 millón de euros.

**NIIF 9 “Instrumentos Financieros”**; en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2018 (inclusive). Esta norma modifica los modelos de clasificación y valoración de los activos financieros e incorpora nuevos requisitos relacionados con el deterioro de los activos financieros. También introduce un nuevo modelo de contabilidad de coberturas que alinea de forma más estrecha la contabilidad de coberturas con la estrategia y objetivos de gestión del riesgo. La norma permitirá al Grupo contabilizar como cobertura los riesgos específicos relacionados con elementos de sus compras de combustible, como el riesgo relacionado con el precio del crudo. También obliga a reconocer los movimientos en el valor temporal de las opciones (actualmente reconocidos en la Cuenta de resultados) en la partida de Otro resultado global, ya que se considera como coste de cobertura. La norma también obliga a las empresas a decidir si las ganancias y las pérdidas sobre los instrumentos de patrimonio registrados a valor razonable deben reconocerse en la Cuenta de resultados o en Otro resultado global, sin posibilidad de trasladarlas. Al adoptar la norma, el Grupo espera que se produzcan los siguientes cambios:

Los activos financieros se clasificarán como “a coste amortizado”, “a valor razonable con cambios en resultados” o “a valor razonable con cambios en Otro resultado global”. El Grupo ha revisado sus clasificaciones actuales y ha confirmado que la mayor parte de los activos financieros seguirán reconociéndose a coste amortizado. Las participaciones accionariales que anteriormente se clasificaban como disponibles para la venta se clasificarán como activos financieros a valor razonable con cambios en Otro resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas.

El nuevo modelo de deterioro se aplicará a los deudores comerciales y otros activos financieros. Los posibles ajustes a las disposiciones transitorias actuales no serán sustanciales.

El Grupo seguirá llevando a cabo actividades de cobertura en sintonía con sus objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero. Se adoptarán los siguientes cambios en la contabilidad de coberturas:

- Los componentes no financieros del riesgo de precios se podrán designar para una relación de cobertura;
- Los movimientos en el valor temporal de las opciones se clasificarán como coste de coberturas; y
- Las evaluaciones sobre la eficacia de las coberturas se adecuarán a los requisitos de la NIIF 9.

Se reducirán los importes reconocidos en la Cuenta de resultados en relación con derivados no clasificados como de cobertura.

Al adoptar la norma, y para reflejar el cambio en la contabilidad del valor temporal de las opciones, se efectuará una reclasificación de 38 millones de euros de beneficios acumulados después de impuestos de beneficios retenidos a ganancias y pérdidas no realizadas dentro de Otras reservas a 1 de enero de 2017. La información comparativa en la Cuenta de resultados en relación con el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 se ajustará para reflejar una reducción en las pérdidas no realizadas en derivados no clasificados como de cobertura de 42 millones de euros, una reducción en los cargos netos por conversión de divisa de 11 millones de euros y un aumento en el cargo fiscal de 12 millones de euros, con un movimiento compensatorio en Otro resultado global. Otros cambios en la contabilidad de coberturas se aplicarán de forma prospectiva.

**NIIF 16 “Arrendamientos”**; en vigor para periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2019. 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. El Grupo cuenta con varios arrendamientos operativos de activos, como aviones, inmuebles y otros equipos. Los compromisos de arrendamiento operativo del Grupo se detallan en la nota 23.

El Grupo está evaluando actualmente el impacto de esta nueva norma y espera que su implementación tenga un efecto significativo en los estados financieros desde la fecha de adopción. Los cambios principales serán los siguientes:

1. Los importes reconocidos en activos y pasivos tras la adopción de la NIIF 16 se someterán a varios juicios, estimaciones y supuestos. Esto incluye:
  - a. Juicios a la hora de revisar los acuerdos actuales (como los acuerdos relativos a la capacidad de las terminales) para determinar si contienen arrendamientos, tal y como se define en la nueva norma.
  - b. Supuestos empleados para calcular la tasa de descuento a aplicar a las obligaciones por arrendamiento, que probablemente esté basada en el tipo de interés incremental de sus préstamos para el plazo de arrendamiento estimado.
  - c. Estimación del plazo de arrendamiento, incluidas las opciones para ampliar el arrendamiento cuando el Grupo esté razonablemente seguro de que lo ampliará.
2. La deuda remunerada y los activos no corrientes aumentarán con la aplicación de esta norma, ya que las obligaciones futuras de pago derivadas de los arrendamientos clasificados actualmente como operativos se reconocerán en el Balance, junto con el correspondiente activo por “derecho de uso”. Se prevé que las obligaciones de arrendamiento, que están denominadas fundamentalmente en dólares estadounidenses, se reconozcan al tipo de cambio vigente en la fecha de adopción y al tipo de interés incremental de sus préstamos que corresponda en esa fecha y que el activo por “derecho de uso” se reconozca al tipo de cambio vigente en la fecha de inicio del arrendamiento.
3. Se producirá una reducción de los gastos de las operaciones y un incremento de los costes financieros, ya que los costes de arrendamientos operativos se reemplazarán por depreciación y gastos por intereses de arrendamientos.
4. También se verán afectados los Indicadores de Rendimiento Alternativos del Grupo. Estos están formados por el Beneficio de las operaciones y el margen operativo ajustado; los beneficios ajustados por acción; el EBITDAR; la Rentabilidad sobre el Capital Invertido, la Deuda neta ajustada-EBITDAR, el Apalancamiento financiero ajustado y los Flujos libres de caja para el accionista. Las definiciones de estos indicadores se revisarán cuando se adopte la NIIF 16 para garantizar que siguen reflejando el resultado de la estrategia del Grupo y supervisando el desempeño con respecto a los objetivos de planificación a largo plazo.

En periodos contables futuros después de la adopción, los movimientos por tipos de cambio en las obligaciones de arrendamiento, que están denominados fundamentalmente en dólares estadounidenses, se reevaluarán en cada fecha del balance, aunque el activo por derecho de uso se reconocerá al tipo de cambio histórico. Esto provocará volatilidad en la Cuenta de resultados.

**CINIIF 23 “Incertidumbres sobre la aplicación de los tratamientos fiscales” (aún no adoptada por la UE)**; vigente para periodos iniciados el 1 de enero de 2019 (inclusive). Esta interpretación aclara la aplicación de los requisitos de reconocimiento y medición de la NIC 12 “Impuesto sobre beneficios” cuando existe incertidumbre sobre los tratamientos de los impuestos sobre beneficios. El Grupo está evaluando actualmente el impacto de esta interpretación.

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 sea efectiva.

### **3 Información de segmentos**

#### **a Segmentos 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 Grupo cuenta con varias entidades que se gestionan como sociedades operativas independientes, como las actividades de aerolínea y las funciones de plataforma. Cada aerolínea explota su red como una única unidad de negocio y el Comité de Dirección de IAG evalúa el rendimiento en función de indicadores como el beneficio de las operaciones, y 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.

El Grupo ha definido sus segmentos operativos basándose en el modo en que maneja sus negocios y la manera en que se toman las decisiones de asignación de recursos. Se ha identificado a British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. Avios y LEVEL también son segmentos operativos, pero no superan los umbrales cuantitativos para ser declarables y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada.

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas. Estas actividades no se consideran segmentos operativos declarables, ya que o bien generan ingresos al margen de las actividades del Grupo y las decisiones de asignación de recursos se toman en función del negocio de transporte de pasajeros, o bien no son objeto de revisión por parte del Comité de Dirección de IAG y están incluidas en Otras sociedades del Grupo.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	2017					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo	
<b>Ingresos</b>						
Ingresos externos	13.850	4.451	2.125	1.857	689	<b>22.972</b>
Ingresos entre segmentos	479	400	-	2	459	<b>1.340</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>14.329</b>	<b>4.851</b>	<b>2.125</b>	<b>1.859</b>	<b>1.148</b>	<b>24.312</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(860)	(182)	(20)	(77)	(45)	<b>(1.184)</b>
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.996</b>	<b>376</b>	<b>188</b>	<b>269</b>	<b>186</b>	<b>3.015</b>
Partidas excepcionales (nota 4)	(108)	(180)	-	-	-	<b>(288)</b>
<b>Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales</b>	<b>1.888</b>	<b>196</b>	<b>188</b>	<b>269</b>	<b>186</b>	<b>2.727</b>
Gastos no operativos netos						<b>(234)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>						<b>2.493</b>
Activos totales	18.872	6.108	1.515	1.976	(1.210)	<b>27.261</b>
Pasivos totales	(12.100)	(4.382)	(1.253)	(1.046)	(1.084)	<b>(19.865)</b>

Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.031 millones de euros y en los pasivos totales de 2.744 millones de euros.

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	22.567
Ingresos entre segmentos	469	353	-	-	452	1.274
<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)	(1.287)
<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 4)	(93)	-	-	-	42	(51)
<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						(122)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>						<b>2.362</b>
Activos totales	19.530	5.752	1.562	1.771	(1.242)	27.373
Pasivos totales	(14.503)	(4.197)	(1.240)	(865)	(904)	(21.709)

Incluye eliminaciones en los activos totales de 13.327 millones de euros y en los pasivos totales de 3.725 millones de euros.



**b Desglose geográfico**  
**Ingresos por origen de la venta**

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2017	2016
Reino Unido	<b>7.655</b>	7.877
España	<b>3.561</b>	3.632
EE.UU.	<b>3.694</b>	3.534
Resto del mundo	<b>8.062</b>	7.524
	<b>22.972</b>	22.567

**Activos por área**

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	<b>9.013</b>	<b>1.171</b>
España	<b>2.050</b>	<b>1.241</b>
EE.UU.	<b>1</b>	<b>6</b>
Resto del mundo	<b>782</b>	<b>600</b>
	<b>11.846</b>	<b>3.018</b>

A 31 de diciembre de 2016

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

## 4 Partidas excepcionales

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2017	2016
Gastos de reestructuración <sup>1</sup>	288	144
Gastos de personal <sup>2</sup>	-	(51)
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición <sup>3</sup>	-	(42)
<b>Reconocidos como gastos de explotación</b>	<b>288</b>	<b>51</b>
<b>Total cargo excepcional antes de impuestos</b>	<b>288</b>	<b>51</b>
Impuestos sobre partidas excepcionales	(66)	(13)
<b>Total cargo excepcional después de impuestos</b>	<b>222</b>	<b>38</b>

### 1 Gastos de reestructuración

British Airways ha puesto en marcha una serie de propuestas de transformación para crear una estructura de costes más eficiente y rentable. Los costes totales del programa están formados principalmente por indemnizaciones por despido de empleados e incluyen otros costes directamente asociados tales como provisiones por contratos de arrendamiento onerosos y costes por amortización de activos. Los costes asumidos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 en relación con este programa ascienden a 108 millones de euros (2016: 144 millones de euros), con un crédito fiscal asociado de 21 millones de euros (2016: 27 millones de euros).

En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, Iberia reconoció gastos de reestructuración por importe de 180 millones de euros en relación con el anuncio de un nuevo Plan de Transformación. También se reconoció un crédito fiscal relacionado de 45 millones de euros.

*Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016:*

### 2 Gastos de personal

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, el Grupo realizó cambios en el plan 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 tradujo en el reconocimiento de una ganancia excepcional en 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.

### 3 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 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. También se reconoció un cargo fiscal relacionado de 5 millones de euros.

## 5 Gastos por naturaleza

### El beneficio de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2017	2016
Activos en propiedad	641	739
Aeronaves en régimen de arrendamiento financiero	382	391
Otros intereses de arrendamiento	41	39
Amortización de inmovilizado inmaterial	120	104
Deterioro del inmovilizado inmaterial	-	14
	<b>1.184</b>	<b>1.287</b>

Costes de arrendamiento operativo:

Millones de euros	2017	2016
Pagos mínimos por arrendamiento - aeronaves	888	759
- Inmuebles y equipo	224	226
Alquileres recibidos por subarrendamiento	(1)	(2)
	<b>1.111</b>	<b>983</b>

Coste de existencias:

Millones de euros	2017	2016
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	3.176	3.966

## 6 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	2017	2016
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	<b>3.648</b>	3.313
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	<b>569</b>	541
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	<b>465</b>	440
Otros servicios relacionados con tributación	-	1
Otros servicios de auditoría	<b>467</b>	604
Servicios relacionados con tecnología de la información	-	5
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	<b>296</b>	90
Todos los demás servicios	<b>3</b>	22
	<b>5.448</b>	5.016

Los honorarios de auditoría a pagar 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 y Cumplimiento 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.

## 7 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2017	2016
Sueldos y salarios	<b>3.155</b>	3.136
Contribuciones a la seguridad social	<b>486</b>	491
Gastos por pensiones	<b>370</b>	276
Costes por planes de pago basados en acciones	<b>34</b>	36
Otros gastos de personal <sup>1</sup>	<b>943</b>	885
Total gastos de personal	<b>4.988</b>	4.824

Otros gastos de personal comprenden dietas y alojamiento de tripulación.

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

	2017			2016		
	Número medio de empleados	Número de empleados	Porcentaje de mujeres	Número medio de empleados	Número de empleados	Porcentaje de mujeres
		A 31 de diciembre de 2017			A 31 de diciembre de 2016	
Altos directivos	166	190	24%	215	188	23%
Personal de tierra:						
Directivos	2.334	2.296	43%	2.532	2.452	42%
No directivos	32.572	32.877	35%	33.313	33.519	35%
Tripulación técnica:						
Directivos	6.644	6.595	11%	6.257	6.404	11%
No directivos	21.706	22.036	68%	21.070	21.074	68%
	<b>63.422</b>	<b>63.994</b>		63.387	63.637	

## 8 Gastos e ingresos financieros

### a Gastos financieros

Millones de euros	2017	2016
Gastos financieros sobre:		
Préstamos bancarios	(20)	(29)
Arrendamientos financieros	(116)	(141)
Provisiones: actualización de descuento	(20)	(21)
Otros préstamos	(75)	(90)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	7	3
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	(1)	(1)
	<b>(225)</b>	<b>(279)</b>

### b Ingresos financieros

Millones de euros	2017	2016
Intereses sobre otros depósitos remunerados	28	33
Otros ingresos financieros	17	-
	<b>45</b>	<b>33</b>

### c (Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2017	2016
(Cargo)/crédito financiero neto correspondiente a pensiones	(28)	12

## 9 Impuestos

### a Cargos fiscales

(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 2017

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	12	-	-	<b>12</b>
Cambios respecto al ejercicio corriente	(413)	114	1	<b>(298)</b>
<b>Total impuesto corriente</b>	<b>(401)</b>	<b>114</b>	<b>1</b>	<b>(286)</b>
<b>Impuesto diferido</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(8)	-	-	<b>(8)</b>
Cambios respecto al ejercicio corriente	(61)	(307)	2	<b>(366)</b>
Cambio del tipo de impuestos	(2)	12	-	<b>10</b>
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(71)</b>	<b>(295)</b>	<b>2</b>	<b>(364)</b>
<b>Total impuestos</b>	<b>(472)</b>	<b>(181)</b>	<b>3</b>	<b>(650)</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 al completo con los planes de pago basados en acciones.

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	-	-	13
Cambios respecto al ejercicio corriente	(325)	143	10	(172)
<b>Total impuesto corriente</b>	<b>(312)</b>	<b>143</b>	<b>10</b>	<b>(159)</b>
<b>Impuesto diferido</b>				
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(11)	-	1	(10)
Cambios respecto al ejercicio corriente	(130)	158	(7)	21
Cambio del tipo de impuestos	43	(40)	-	3
<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 incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado al completo con los planes de pago basados en acciones (5 millones de euros) y gastos financieros (5 millones de euros).

#### Activo/(pasivo) 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
2017	127	12	(298)	237	1	79
2016	(45)	13	(172)	318	13	127

El activo por impuesto corriente es de 258 millones de euros (2016: 228 millones de euros) y el pasivo por impuesto corriente es de 179 millones de euros (2016: 101 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	Cambios por conversión de divisa y otros	Saldo final
2017	350	(8)	(366)	10	4	(10)
2016	297	(10)	21	3	39	350

El activo por impuesto diferido es de 521 millones de euros (2016: 526 millones de euros) y surge enteramente en España. Se espera una reversión de 86 millones de euros en el activo por impuesto diferido en el transcurso de un año y el resto más allá del año. El pasivo por impuesto diferido es de 531 millones de euros (2016: 176 millones de euros).

#### b Impuestos diferidos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

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 y otros	Saldo final
Inmovilizado material	(1,065)	-	4	-	32	(1,029)
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	372	-	3	-	(1)	374
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	407	6	(65)	-	4	352
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	68	2	(24)	1	(8)	39
Planes de pensiones	441	(4)	(293)	9	(13)	140
Activos fiscales relacionados con créditos y deducciones fiscales	78	-	-	-	-	78
Planes de pago basados en acciones	13	-	3	-	(1)	15
Diferencias de cambio	9	(7)	1	-	(1)	2
Otras partidas	27	(5)	5	-	(8)	19
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>350</b>	<b>(8)</b>	<b>(366)</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>(10)</b>

Dentro de impuestos en Otro resultado global se incluye una carga fiscal de 24 millones de euros (2016: 187 millones de euros) que podrá ser reclasificada subsecuentemente a la Cuenta de resultados y una carga fiscal de 283 millones de euros (2016: crédito fiscal de 345 millones de euros) que puede que no se reclasifique. Dentro de impuestos en Otro resultado global por cambios en el tipo impositivo se incluye un crédito fiscal de 1 millón de euros (2016: cargo fiscal de 12 millones de euros) que podrá ser reclasificado subsecuentemente a la Cuenta de resultados y un crédito fiscal de 9 millones de euros (2016: carga fiscal de 28 millones de euros) que puede que no se reclasifique.

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
Otras partidas	49	(15)	(1)	-	(6)	27
<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 un cargo fiscal de 187 millones de euros que podrá ser reclasificado 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 por cambios en el tipo impositivo se incluye una carga fiscal de 12 millones de euros que podrá ser reclasificada subsecuentemente a la Cuenta de resultados y un cargo fiscal de 28 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 2017

Millones de euros	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Inmovilizado material	4	-	-	4
Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	3	-	-	3
Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores	(65)	-	-	(65)
Valor razonable de las pérdidas reconocidas en coberturas de flujos de caja	-	(24)	-	(24)
Planes de pensiones	(10)	(283)	-	(293)
Planes de pago basados en acciones	1	-	2	3
Diferencias de cambio	1	-	-	1
Otras partidas	5	-	-	5
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(61)</b>	<b>(307)</b>	<b>2</b>	<b>(366)</b>

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
Otras partidas	(1)	-	-	(1)
<b>Total impuesto diferido</b>	<b>(130)</b>	<b>158</b>	<b>(7)</b>	<b>21</b>

### c Conciliación del cargo/(crédito) 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 el beneficio de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2017 y 2016 es inferior al cargo fiscal hipotético.

Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2017	2016
Beneficio contable antes de impuestos	<b>2.493</b>	2.362
Impuesto calculado a un tipo del 25% en España (2016: 25%), del 19,25% en el Reino Unido (2016: 20%) y del 12,5% en Irlanda (2016: 12,5%) <sup>1</sup>	<b>480</b>	466
Efectos de:		
Gastos no deducibles - partidas recurrentes	<b>6</b>	12
Activos fiscales no reconocidos del periodo corriente	<b>4</b>	4
Efecto del cambio de tipos de impuestos	<b>2</b>	(43)
Otras partidas	<b>(1)</b>	(2)
Planes de pensiones contabilizados netos de retenciones de impuestos	<b>(4)</b>	(6)
Títulos preferentes en euros contabilizados como socios externos	<b>(4)</b>	(12)
Ajustes respecto a ejercicios anteriores	<b>(4)</b>	(2)
Crédito de inversión	<b>(7)</b>	(7)
Gastos no deducibles - partidas no recurrentes	-	9
Activos fiscales no reconocidos anteriormente	-	(9)
<b>Carga fiscal en la cuenta de resultados</b>	<b>472</b>	410

<sup>1</sup> La carga impositiva prevista se calcula sumando las cargas impositivas previstas de cada compañía del Grupo. Cambia todos los años, ya que varían los tipos impositivos y la composición de los beneficios.

### d Otros impuestos

El Grupo también contribuyó impuestos sobre ingresos y relacionados mediante el pago de impuestos relacionados con operaciones y pago de nóminas. Estos impuestos pagados durante el ejercicio se desglosan de la forma siguiente:

Millones de euros	2017	2016
Impuestos relacionados con el pago de nóminas	<b>478</b>	495
Impuestos sobre vuelos comerciales ( <i>Air Passenger Duty</i> ) del Reino Unido	<b>838</b>	848
Otros impuestos de billetes	<b>1.694</b>	1.626
	<b>3.010</b>	2.969

La reducción en el impuesto pagado 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

Millones de euros	2017	2016
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades español y otras diferencias temporarias	<b>47</b>	47
Pérdidas de capital en el Reino Unido derivadas antes de los cambios en la propiedad del Grupo del Reino Unido en 2011	<b>36</b>	34
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>	8
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>283</b>	296
Pérdidas fiscales por el impuesto de sociedades fuera de los países de operación principal	<b>179</b>	170

Ninguna de las diferencias temporarias no reconocidas tiene fecha de caducidad.

#### Diferencias temporales no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos fiscales diferidos en relación con los 2.044 millones de euros (2016: 170 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

El tipo principal del impuesto de sociedades se reducirá del 18 por ciento al 17 por ciento con efecto a partir del 1 de abril de 2020. Eso reducirá el cargo fiscal futuro del Grupo. El impuesto diferido sobre diferencias temporales y las pérdidas fiscales a 31 de diciembre de 2017 se calcularon al tipo aplicable en el ejercicio en el que se prevé que se reviertan dichas diferencias temporales y pérdidas fiscales.

## 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.

## 10 Beneficios por acción

Millones de euros	2017	2016
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios básicos	2.001	1.931
Gastos financieros sobre bonos convertibles	17	26
Beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz por beneficios diluidos por acción	2.018	1.957

	2017 Número miles	2016 Número miles
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación <sup>1</sup>	2.088.489	2.075.568
Supuesto de conversión de bonos convertibles	72.418	115.688
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	18.446	19.734
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	2.179.353	2.210.990

<sup>2</sup> Incluye 34 millones como impacto medio ponderado por las 74.999.449 acciones en autocartera compradas en el programa de recompra de acciones (nota 27).

Céntimos de €	2017	2016
Beneficio básico por acción	95,8	93,0
Beneficio diluido por acción	92,6	88,5

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

## 11 Dividendos

Millones de euros	2017	2016
<b>Dividendo declarado en efectivo</b>		
Dividendo a cuenta en 2017 de 12,5 céntimos de euro por acción (2016: 11 céntimos de euro por acción)	256	233
Dividendo complementario en 2016 de 12,5 céntimos de euro por acción	262	-

### Dividendo propuesto en efectivo

Dividendo complementario en 2017 de 14,5 céntimos de euro por acción	298	
--	-----	--

El dividendo propuesto se distribuiría del beneficio neto del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

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.



## 12 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
<b>Coste</b>				
Saldo a 1 de enero de 2016	22.875	2.481	1.651	27.007
Altas	2.739	31	123	2.893
Bajas	(2.957)	(5)	(50)	(3.012)
Reclasificaciones	(178)	-	(21)	(199)
Movimientos por cambio de divisas	(2.740)	(297)	(170)	(3.207)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	19.739	2.210	1.533	23.482
Altas	1.290	52	102	<b>1.444</b>
Bajas	(532)	(31)	(101)	<b>(664)</b>
Reclasificaciones	(2)	-	-	<b>(2)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(797)	(88)	(50)	<b>(935)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>19.698</b>	<b>2.143</b>	<b>1.484</b>	<b>23.325</b>
<b>Depreciación y deterioro</b>				
Saldo a 1 de enero de 2016	11.058	1.143	1.076	13.277
Dotación	1.016	64	89	1.169
Bajas	(1.309)	(5)	(27)	(1.341)
Reclasificaciones	(140)	-	(9)	(149)
Movimientos por cambio de divisas	(1.430)	(149)	(122)	(1.701)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	9.195	1.053	1.007	11.255
Dotación	924	57	83	<b>1.064</b>
Bajas	(242)	(26)	(78)	<b>(346)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(412)	(44)	(38)	<b>(494)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>9.465</b>	<b>1.040</b>	<b>974</b>	<b>11.479</b>
<b>Valor neto contable</b>				
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>10.233</b>	<b>1.103</b>	<b>510</b>	<b>11.846</b>
A 31 de diciembre de 2016	10.544	1.157	526	12.227
<b>Análisis a 31 de diciembre de 2017</b>				
En propiedad	4.044	1.028	401	<b>5.473</b>
En arrendamientos financieros	5.231	4	62	<b>5.297</b>
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	958	71	47	<b>1.076</b>
<b>Inmovilizado material</b>	<b>10.233</b>	<b>1.103</b>	<b>510</b>	<b>11.846</b>
<b>Análisis a 31 de diciembre de 2016</b>				
En propiedad	3.930	1.114	409	5.453
En arrendamientos financieros	6.000	4	57	6.061
Pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	614	39	60	713
Inmovilizado material	10.544	1.157	526	12.227

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2017	2016
Inmuebles propios	<b>464</b>	494
Mejoras en inmuebles arrendados a largo plazo	<b>315</b>	331
Mejoras en inmuebles arrendados a corto plazo <sup>1</sup>	<b>324</b>	332
<b>Inmuebles</b>	<b>1.103</b>	1.157

<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 2017, había préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo garantizados con activos de flota con un coste de 938 millones de euros (2016: 1.071 millones de euros) y cartas de crédito de 260 millones de euros a favor de los Administradores del Plan de Pensiones de British Airways están garantizadas con ciertas aeronaves (2016: 273 millones de euros).

### 13 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 12.137 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 14.022 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 12.056 millones de euros para la adquisición de 92 Airbus A320 (entre 2018 y 2022), 21 Airbus A321 (entre 2018 y 2020), 4 Airbus A330 (en 2018), 43 Airbus A350 (entre 2018 y 2022) y 17 Boeing 787 (entre 2018 y 2023).

### 14 Activos no corrientes mantenidos para la venta

A 31 de diciembre de 2017, no existían activos no corrientes mantenidos para la venta (2016: 38 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, se vendieron activos mantenidos para la venta con un valor neto contable de 38 millones de euros. De ellos, 15 millones de euros correspondieron a la inversión del Grupo en Propius Holdings Limited y 23 millones de euros correspondieron a la venta de cinco aviones Airbus A340-300. Estaban clasificados como activos no corrientes mantenidos para la venta a 31 de diciembre de 2016 y figuraban en las cuentas de los segmentos operativos de Aer Lingus e Iberia.

### 15 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 2016	605	451	253	1.684	905	3.898
Altas	-	-	-	-	154	154
Bajas	-	-	-	-	(19)	(19)
Reclasificaciones	-	-	-	-	20	20
Movimientos por cambio de divisas	(7)	-	-	(128)	(100)	(235)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	598	451	253	1.556	960	3.818
Altas	-	-	-	1	174	<b>175</b>
Bajas	-	-	-	-	(24)	<b>(24)</b>
Movimientos por cambio de divisas	(2)	-	-	(38)	(34)	<b>(74)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>596</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>1.519</b>	<b>1.076</b>	<b>3.895</b>
<b>Amortización y deterioro</b>						
Saldo a 1 de enero de 2016	249	-	-	86	368	703
Dotación	-	-	-	6	98	104
Cargo por deterioro reconocido durante el ejercicio <sup>3</sup>	-	-	-	14	-	14
Reclasificaciones	-	-	-	-	9	9
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(8)	(41)	(49)
Saldo a 31 de diciembre de 2016	249	-	-	98	434	781
Dotación	-	-	-	6	114	<b>120</b>
Bajas	-	-	-	-	(5)	<b>(5)</b>
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(3)	(16)	<b>(19)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>249</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>101</b>	<b>527</b>	<b>877</b>
<b>Valor neto contable</b>						
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>347</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>1.418</b>	<b>549</b>	<b>3.018</b>
A 31 de diciembre de 2016	349	451	253	1.458	526	3.037

1 El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera de la UE de 106 millones de euros (2016: 113 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil restante de estos derechos de aterrizaje es de 18 años.

2 Otro inmovilizado inmaterial se compone principalmente de software con un valor neto contable de 473 millones de euros (2016: 474 millones de euros), y también incluye derechos de emisión adquiridos.

3 El cargo por deterioro de 14 millones de euros en 2016 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>2017</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	-	423	306	-	<b>729</b>
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero de 2017	49	771	-	-	<b>820</b>
Altas	-	1	-	-	<b>1</b>
Movimientos por cambio de divisas	(2)	(34)	-	-	<b>(36)</b>
A 31 de diciembre de 2017	47	738	-	-	<b>785</b>
<b>Vueling</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	28	89	35	-	<b>152</b>
<b>Aer Lingus</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	272	62	110	-	<b>444</b>
<b>Avios</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2017	-	-	-	253	<b>253</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>347</b>	<b>1.312</b>	<b>451</b>	<b>253</b>	<b>2.363</b>
<b>2016</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	-	423	306	-	729
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero de 2016	56	901	-	-	957
Deterioro	-	(11)	-	-	(11)
Movimientos por cambio de divisas	(7)	(119)	-	-	(126)
A 31 de diciembre de 2016	49	771	-	-	820
<b>Vueling</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	28	89	35	-	152
<b>Aer Lingus</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	272	62	110	-	444
<b>Avios</b>					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2016	-	-	-	253	253
A 31 de diciembre de 2016	349	1.345	451	253	2.398

### 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. El aumento de los flujos de caja extrapolados más allá del periodo de cinco años se proyecta en base a 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:

	2017				
Por ciento	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Avios
Margen operativo ajustado por arrendamientos	15	10-14	12-15	15	n/a <sup>1</sup>
Crecimiento medio anual de los AKO	2	8	10	5	n/a <sup>1</sup>
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5	9,8	10,6	7,8	9,1

  

	2016				
Por ciento	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

<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 2022. 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 el crecimiento de la red 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). Los planes de red de las aerolíneas se revisan como parte del Plan de negocio y reflejan los puntos de vista de la Dirección en cuanto al riesgo u oportunidad 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 la 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 con intereses 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 2017, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables. Las sensibilidades se han considerado para cada UGE. La reducción de las tasas de crecimiento a largo plazo a cero, el aumento de 4 puntos de las tasas de descuento antes de impuestos y el incremento del 40% del precio del combustible no se traducen en ningún deterioro.

## **16 Inversiones en empresas asociadas**

### **a Inversiones en empresas filiales**

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2017 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 2017 se ha cifrado en 307 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 30).

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 puestas en equivalencia

La participación en los activos, pasivos, ingresos y beneficios de las participaciones puestas en equivalencia del Grupo, que se incluyen en sus estados financieros, es la siguiente:

Millones de euros	2017	2016
Total activo	96	88
Total pasivo	(68)	(61)
Ingresos	86	52
Beneficio del ejercicio	3	6

El detalle de los movimientos en las participaciones puestas en equivalencia es el siguiente:

Millones de euros	2017	2016
Al inicio del ejercicio	29	41
Participación en beneficios retenidos	3	6
Altas	2	-
Bajas	(2)	-
Movimientos por cambio de divisas	1	-
Dividendos recibidos	(3)	(3)
Reclasificaciones	-	(15)
	30	29

A 31 de diciembre de 2017, 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 2017, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

## 17 Activos financieros disponibles para la venta

Los activos financieros disponibles para la venta comprenden los siguientes:

Millones de euros	2017	2016
<b>Valores cotizados</b>		
Comair Limited	23	15
<b>Valores no cotizados</b>	56	58
	79	73

La ganancia neta relacionada con activos financieros disponibles para la venta fue de 7 millones de euros (2016: 4 millones de euros).

## 18 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2017	2016
<b>Importes con vencimiento inferior a un año</b>		
Deudores comerciales	1.557	1.469
Provisión para insolvencias	(63)	(64)
Deudores comerciales netos	1.494	1.405
Pagos anticipados e ingresos devengados	764	717
Otros deudores no comerciales	194	182
	<b>2.452</b>	<b>2.304</b>
<b>Importes con vencimiento superior a un año</b>		
Pagos anticipados e ingresos devengados	297	313
Otros depósitos remunerados (a más de un año)	66	114
Otros deudores no comerciales	13	72
	<b>376</b>	<b>499</b>

Los movimientos de provisiones para insolvencias fueron los siguientes:

Millones de euros	2017	2016
Al inicio del ejercicio	64	84
Provisión para deudores de dudoso cobro	15	7
Reversión de exceso de provisiones	(1)	(1)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(13)	(23)
Movimientos por cambio de divisas	(2)	(3)
	<b>63</b>	<b>64</b>

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

Millones de euros	2017	2016
No vencidos ni deteriorados	1.171	1.017
< 30 días	117	235
30 - 60 días	153	96
> 60 días	53	57
<b>Deudores comerciales, neto</b>	<b>1.494</b>	<b>1.405</b>

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2016: 30 días).

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

Millones de euros	2017	2016
Efectivo en bancos y en caja	1.963	2.021
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	1.329	1.316
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	3.337
Otros depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	3.384	3.091
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	<b>6.676</b>	<b>6.428</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 2017, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2016: 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 2017, Aer Lingus tenía 43 millones de euros de efectivo restringido (2016: 47 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

## a Deuda neta

El detalle de los movimientos en deuda neta se muestra a continuación:

Millones de euros	Balance a 1 de enero de 2017	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Otros movimientos distintos de efectivo	Balance a 31 de diciembre de 2017
Prestamos bancarios y otros	(1.913)	138	26	(75)	(1.824)
Arrendamientos financieros	(6.602)	657	424	14	(5.507)
Deudas financieras remuneradas	(8.515)	795	450	(61)	(7.331)
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.337	141	(186)	-	3.292
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.091	432	(139)	-	3.384
	(2.087)	1.368	125	(61)	(655)

## 20 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2017	2016
Acreedores comerciales	<b>2.135</b>	1.776
Otros acreedores	<b>926</b>	910
Otros impuestos y seguridad social	<b>238</b>	218
Devengos e ingresos anticipados	<b>467</b>	401
	<b>3.766</b>	3.305

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

Días	2017	2016
Periodo medio de pago a proveedores	<b>37</b>	31
Ratio de operaciones pagadas	<b>38</b>	30
Ratio de operaciones pendientes de pago	<b>35</b>	53

Millones de euros	2017	2016
Total pagos realizados	<b>4.879</b>	4.600
Total pagos pendientes	<b>140</b>	86

## 21 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2017	2016
Acreedores comerciales no corrientes	<b>3</b>	4
Devengos e ingresos diferidos	<b>219</b>	234
	<b>222</b>	238

## 22 Deudas a largo plazo

### a Corrientes

Millones de euros	2017	2016
Préstamos bancarios y otros	<b>183</b>	149
Arrendamientos financieros	<b>747</b>	777
	<b>930</b>	926

### b No corrientes

Millones de euros	2017	2016
Préstamos bancarios y otros	<b>1.641</b>	1.764
Arrendamientos financieros	<b>4.760</b>	5.825
	<b>6.401</b>	7.589

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2027. Existen préstamos bancarios y otros préstamos del Grupo por importe de 539 millones de euros (2016: 613 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	2017	2016
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,25% con vencimiento en 2020 <sup>1</sup>	472	463
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 <sup>1</sup>	450	441
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>2</sup>	278	304
200 millones de euros de bonos sin garantía a tipo fijo <sup>3</sup>	200	200
Préstamo sindicado a tipo variable garantizado por inversiones <sup>4</sup>	148	176
Préstamos hipotecario en dólares estadounidenses a tipo fijo garantizado por aeronaves <sup>5</sup>	117	157
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo garantizados por aeronaves <sup>6</sup>	68	87
Préstamos en dólares estadounidenses sin garantía a tipo fijo <sup>7</sup>	49	-
Préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>8</sup>	27	53
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) <sup>9</sup>	15	18
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses a tipo variable garantizados por aeronaves <sup>10</sup>	-	12
Préstamos en libras esterlinas con el Banco Europeo de Inversiones garantizados con bienes <sup>11</sup>	-	2
	<b>1.824</b>	<b>1.913</b>
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	<b>(183)</b>	<b>(149)</b>
	<b>1.641</b>	<b>1.764</b>

- Dos bonos sénior 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. Los bonos incorporan protección de dividendos, y a 31 de diciembre de 2017, 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 0,17% y el 1,17% y su periodo 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.
- El préstamo sindicado en euros a tipo variable está garantizado en inversiones específicas 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 y devengan intereses a tipos entre el 3,81% y el 4,76%. Su periodo de amortización va de 2021 a 2026.
- Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.
- Los préstamos en dólares estadounidenses no garantizados a tipo fijo devengan intereses a tipos entre el 1,98% y el 2,37%. Los préstamos son reembolsables en 2023.
- Los préstamos hipotecarios en libras esterlinas a tipo variable están garantizados por aeronaves en propiedad del Grupo y devengan interés al 1,07%. 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 2018 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 amortizaron en 2017.
- El préstamo en libras esterlinas del Banco Europeo de Inversiones está garantizado por ciertos activos inmobiliarios del Grupo y devenga interés al 0,50%. El préstamo se amortizó en 2017.

#### d Total préstamos y arrendamientos financieros

Millones	2017	2016
<b>Préstamos</b>		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$196	\$176
Euros	€440	€498
Libras esterlinas	£25	£47
Yuanes chinos	CNY 525	CNY 623
	<b>€702</b>	<b>€809</b>
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.122	€1.104
	<b>€1.122</b>	<b>€1.104</b>
<b>Arrendamientos financieros</b>		
Dólares estadounidenses	\$2.882	\$3.246
Euros	€2.296	€2.343
Yenes japoneses	¥63.978	¥63.614
Libras esterlinas	£258	£527
	<b>€5.507</b>	<b>€6.602</b>
	<b>€7.331</b>	<b>€8.515</b>

#### 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	2017	2016
Pagos futuros mínimos con vencimiento:		
En el plazo de un año	875	905
Entre uno y cinco años	2.783	3.339
Más de cinco años	2.464	3.070
	<b>6.122</b>	<b>7.314</b>
Menos: Gastos financieros	(615)	(712)
Valor presente de pagos futuros mínimos de arrendamientos	<b>5.507</b>	<b>6.602</b>
El valor presente de los pagos futuros mínimos de arrendamiento se desglosa del modo siguiente:		
En el plazo de un año	747	777
Entre uno y cinco años	2.409	2.938
Más de en cinco años	2.351	2.887
	<b>5.507</b>	<b>6.602</b>

#### 23 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 21 años en el caso de inmovilizado material con la excepción de un arrendamiento de terreno que tiene una duración restante de 128 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	2017			2016		
	Flota	Inmovilizado material	Total	Flota	Inmovilizado material	Total
En el plazo de un año	802	190	992	975	158	1.133
Entre uno y cinco años	2.559	340	2.899	2.970	233	3.203
Más de cinco años	1.789	1.962	3.751	1.918	2.060	3.978
	<b>5.150</b>	<b>2.492</b>	<b>7.642</b>	<b>5.863</b>	<b>2.451</b>	<b>8.314</b>

## 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 seis años y los activos exceden las necesidades del Grupo. Los alquileres futuros mínimos que se recibirán en virtud de arrendamientos operativos no cancelables son 8 millones de euros (2016: 12 millones de euros), de los cuales 7 millones de euros (2016: 7 millones de euros) vencen en el plazo de un año, 1 millón de euros (2016: 5 millones de euros) vencen entre uno y cinco años y ninguno (2016: ninguno) vence en más de cinco años.

## 24 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 2017	1.201	692	593	189	83	<b>2.758</b>
Provisiones registradas durante el ejercicio	355	302	22	112	139	<b>930</b>
Utilizadas durante el ejercicio	(268)	(248)	(24)	(125)	(126)	<b>(791)</b>
Reversión de importes no utilizados	(38)	(17)	(3)	(34)	(26)	<b>(118)</b>
Actualización de descuento	3	2	14	1	-	<b>20</b>
Movimientos por cambio de divisas	(128)	(4)	(3)	(3)	(1)	<b>(139)</b>
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2017</b>	<b>1.125</b>	<b>727</b>	<b>599</b>	<b>140</b>	<b>69</b>	<b>2.660</b>
Desglose:						
Corrientes	132	241	61	80	33	<b>547</b>
No Corrientes	993	486	538	60	36	<b>2.113</b>
	<b>1.125</b>	<b>727</b>	<b>599</b>	<b>140</b>	<b>69</b>	<b>2.660</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 esa provisión está relacionada con un programa de despido colectivo que provee 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 0,08%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos diez años.

Durante el ejercicio, el Grupo ha reconocido una provisión de 108 millones de euros relacionada con los planes de reestructuración en British Airways (nota 4). Otros costes relacionados con esta provisión se espera que se incurran en 2018 y los pagos se realizarán a lo largo de un período máximo de cinco años.

En 2017, también se constituyó una provisión de 180 millones de euros en Iberia en relación con el nuevo Plan de Transformación (nota 4). Se prevé que los pagos relacionados con esta provisión se efectúen a lo largo de un período máximo de diez años.

A 31 de diciembre de 2017, 719 millones de euros de esta provisión están relacionados con programas de despidos colectivos (2016: 674 millones de euros).

### 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 llegan a la edad reglamentaria de jubilación, y una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial fue reconocida. La valoración fue revisada a 31 de diciembre de 2017 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 1,40% y del 0,08% en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 1,50%. Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 542 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (2016: 524 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 provisión incluye el pago de 104 millones de euros por la multa reexpedida en marzo de 2017 en contra de British Airways. La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta (nota 32).

## 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;
- En 2017, se reconoció una provisión de 65 millones de euros para cubrir las indemnizaciones y reclamaciones por pérdidas de equipaje relacionadas con las interrupciones del servicio sufridas por British Airways a raíz de un corte de suministro eléctrico;
- 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.

## 25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a varios riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés) el riesgo de contraparte, el riesgo de liquidez y el riesgo de capital. Los programas de Gestión del Riesgo Financiero del Grupo se centran en la imprevisibilidad de los mercados financieros y busca minimizar el riesgo de costes incrementales provenientes de movimientos adversos del mercado financiero. En la nota 26 se incluye más información acerca de los instrumentos financieros del Grupo que están expuestos a estos riesgos. El Consejo aprueba el nivel de asunción de riesgo y el nivel de riesgo aceptable.

El Riesgo Financiero se gestiona bajo la supervisión general del departamento de Tesorería del Grupo. Las variaciones de los precios del combustible y la volatilidad de los tipos de cambio, euros/dólares estadounidenses y libras esterlinas/dólares estadounidenses, son los riesgos financieros más importantes para el Grupo. El programa de Gestión del Riesgo Financiero también cubre el resto de monedas, así como el riesgo de tipos de interés. El Comité de Dirección de IAG aprueba el perfil de coberturas del Grupo y delega en el Comité de Riesgos de cada compañía operativa para que este acuerde el grado de flexibilidad a la hora de aplicar los niveles definidos por el Comité de Dirección de IAG. El Comité de Riesgos de cada compañía operativa se reúne al menos una vez al mes para revisar y aprobar un mandato para contratar las coberturas en el mercado, incluidos los instrumentos a utilizar.

El departamento 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 es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos doce trimestres dentro de unos límites definidos.

Dentro de la estrategia, el programa de Gestión del Riesgo Financiero posibilita el uso de una serie de instrumentos 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 neto:

Subida/(descenso) en el precio del combustible %	2017		Subida/(descenso) en el precio del combustible %	2016	
	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros		Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	41	1.142	30	73	1.006
(30)	(48)	(1.039)	(30)	(114)	(855)

## 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. Como consecuencia, 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.

British Airways utiliza sus pagos de deuda en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos como cobertura de los ingresos futuros en dólares estadounidenses, euros, yenes japoneses y yuanes chinos. 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 ganancias 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 del dólar estadounidense, la libra esterlina, el yen japonés y el yuan chino, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	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	Subida/ (descenso) del tipo del yuan chino %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
<b>2017</b>	<b>10</b>	<b>(2)</b>	<b>253</b>	<b>10</b>	<b>(36)</b>	<b>232</b>	<b>10</b>	<b>(2)</b>	<b>(45)</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>(7)</b>
	<b>(10)</b>	<b>6</b>	<b>(72)</b>	<b>(10)</b>	<b>35</b>	<b>(233)</b>	<b>(10)</b>	<b>2</b>	<b>45</b>	<b>(10)</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
2016	10	9	(29)	10	(39)	277	10	(3)	(50)	10	1	(8)
	(10)	(9)	73	(10)	40	(277)	(10)	3	50	(10)	(1)	8

## 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 75% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 25% 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 neto:

	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>2017</b>	<b>50</b>	<b>(1)</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>(6)</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>-</b>
	<b>(50)</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>(50)</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>(50)</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>
2016	50	(1)	7	50	(11)	-	50	10	-
	(50)	1	(8)	(50)	12	-	(50)	(10)	-

#### 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 departamento de Tesorería del Grupo. El Comité de Riesgos examina la aplicación de estas políticas 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 incluyen la colocación de dinero en depósitos monetarios, la cobertura de combustible y las operaciones de divisas lo que podría 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 monitorizan por parte del departamento de Tesorería del Grupo y se reportan trimestralmente al Comité de Auditoría.

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 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 los estados financieros, 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 2017, 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	
	2017	2016
Reino Unido	42%	36%
España	1%	1%
Irlanda	2%	1%
Resto de la zona euro	33%	38%
Resto del mundo	22%	24%

#### e Riesgo de liquidez

La gestión del riesgo de 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 2017, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 16 millones de euros (2016: 17 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de 28 millones de euros (2016: 30 millones de euros).

El Grupo tenía las siguientes líneas de financiación de aeronaves generales y comprometidas no utilizadas:

Millones	2017	
	Divisa	Equivalencia en euros
Línea de crédito en EUR con vencimiento entre enero y octubre de 2018	€217	217
Línea de crédito en USD con vencimiento en diciembre de 2021	\$1.164	985
Línea de crédito en USD con vencimiento en junio de 2022	\$1.053	891

Millones	2016	
	Divisa	Equivalencia en euros
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

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 2017
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(426)	(449)	(801)	(1.982)	(2.464)	<b>(6.122)</b>
Préstamos a tipo fijo	(31)	(58)	(99)	(1.224)	(77)	<b>(1.489)</b>
Préstamos a tipo variable	(29)	(76)	(85)	(144)	(150)	<b>(484)</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.454)	-	(15)	-	-	<b>(3.469)</b>
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	-	-	1	-	-	<b>1</b>
Contratos de divisa a plazo	43	10	8	2	-	<b>63</b>
Derivados de combustible	207	141	112	22	-	<b>482</b>
Opciones sobre divisas	2	-	2	-	-	<b>4</b>
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Contratos de divisa a plazo	(49)	(56)	(75)	(35)	-	<b>(215)</b>
Derivados de combustible	(2)	-	-	-	-	<b>(2)</b>
Opciones sobre divisas	(2)	(2)	(3)	(1)	-	<b>(8)</b>
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>(3.741)</b>	<b>(490)</b>	<b>(955)</b>	<b>(3.362)</b>	<b>(2.691)</b>	<b>(11.239)</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 2016
Préstamos y empréstitos con intereses:						
Arrendamientos financieros	(376)	(529)	(982)	(2.357)	(3.070)	(7.314)
Préstamos a tipo fijo	(72)	(31)	(70)	(737)	(649)	(1.559)
Préstamos a tipo variable	(34)	(67)	(105)	(198)	(181)	(585)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.049)	-	(16)	-	-	(3.065)
Instrumentos financieros derivados (activos)						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	18	-	-	-	-	18
Contratos de divisa a plazo	93	85	93	5	-	276
Derivados de combustible	68	65	55	12	-	200
Opciones sobre divisas	2	2	2	-	-	6
Instrumentos financieros derivados (pasivos)						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	(14)	-	-	-	-	(14)
Contratos de divisa a plazo	(23)	(2)	(7)	-	-	(32)
Derivados de combustible	(38)	(24)	(12)	-	-	(74)
<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>

## 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 2017

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	551	(1)	550	(5)	<b>545</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Pasivos financieros derivados	226	(1)	225	(5)	<b>220</b>

A 31 de diciembre de 2016

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros <sup>1</sup>	Instrumentos financieros que se compensan mediante contratos de compensación <sup>1</sup>	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	531	(33)	498	(14)	484
<b>Pasivos financieros</b>					
Pasivos financieros derivados	141	(33)	108	(14)	94

<sup>1</sup> El valor bruto de los instrumentos financieros y los instrumentos financieros que se encuentran compensados bajo acuerdos de compensación ha sido corregido para las cifras presentadas en 2016, sin impacto en el Balance de situación.

## 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, 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 2017, el apalancamiento financiero ajustado era del 45% (2016: 51%). 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.



## 26 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 2017 y 31 de diciembre de 2016 (excluyendo las inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia) por tipo y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2017

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	-	-	79	-	<b>79</b>
Instrumentos financieros derivados	-	145	-	-	<b>145</b>
Otros activos no corrientes	200	-	-	176	<b>376</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.494	-	-	-	<b>1.494</b>
Otros activos corrientes	337	-	-	621	<b>958</b>
Instrumentos financieros derivados	-	405	-	-	<b>405</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.384	-	-	-	<b>3.384</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	3.292	-	-	-	<b>3.292</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Millones de euros	Préstamos y cuentas a pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros		Valor contable total por partida del Balance
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	6.401	-	-	<b>6.401</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	114	-	<b>114</b>
Otros pasivos a largo plazo	-	15	-	207	<b>222</b>
<b>Pasivos corrientes</b>					
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	930	-	-	<b>930</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	-	3.454	-	312	<b>3.766</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	111	-	<b>111</b>

A 31 de diciembre de 2016

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

## 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 otras 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, excluyendo las inversiones contabilizadas bajo el método de puesta en equivalencia, a 31 de diciembre de 2017 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	23	-	56	79	<b>79</b>
Instrumentos financieros derivados (activos):					
Coberturas de arrendamientos de aeronaves <sup>1</sup>	-	1	-	1	<b>1</b>
Contratos de divisa a plazo <sup>1</sup>	-	63	-	63	<b>63</b>
Derivados de combustible <sup>1</sup>	-	482	-	482	<b>482</b>
Contratos de opciones sobre divisas <sup>1</sup>	-	4	-	4	<b>4</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	5.639	-	5.639	<b>5.507</b>
Préstamos a tipo fijo	1.079	287	-	1.366	<b>1.371</b>
Préstamos a tipo variable	-	453	-	453	<b>453</b>
Instrumentos financieros derivados (pasivos):					
Contratos de divisas a plazo <sup>2</sup>	-	215	-	215	<b>215</b>
Derivados de combustible <sup>2</sup>	-	2	-	2	<b>2</b>
Contratos de opciones sobre divisas <sup>2</sup>	-	8	-	8	<b>8</b>

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 405 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 111 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, excluyendo inversiones contabilizadas bajo el método de puesta en equivalencia, 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	73
Instrumentos financieros derivados (activos):					
Coberturas de arrendamientos de aeronaves <sup>1</sup>	-	5	-	5	5
Contratos de divisa a plazo <sup>1</sup>	-	252	-	252	252
Derivados de combustible <sup>1</sup>	-	212	-	212	212
Contratos de opciones sobre divisas <sup>1</sup>	-	29	-	29	29
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas:					
Arrendamientos financieros	-	6.823	-	6.823	6.602
Préstamos a tipo fijo	1.020	286	-	1.306	1.366
Préstamos a tipo variable	-	547	-	547	547
Instrumentos financieros derivados (pasivos):					
Coberturas de arrendamientos de aeronaves <sup>2</sup>	-	1	-	1	1
Swaps de divisas <sup>2</sup>	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo <sup>2</sup>	-	32	-	32	32
Derivados de combustible <sup>2</sup>	-	74	-	74	74

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

2 La parte a corto plazo de pasivos financieros derivados es de 88 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 en el informe financiero 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 2017	31 de diciembre de 2016
Saldo inicial del ejercicio	58	65
Altas	1	-
Movimientos por cambio de divisas	(3)	(7)
<b>Saldo final del ejercicio</b>	<b>56</b>	<b>58</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 2017, 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; y
- 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 2017

Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura Millones de euros	Coberturas de flujos de caja					Total 31 de diciembre de 2017
	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	40	42	63	162	279	586
Contratos a plazo para cubrir pagos futuros	15	47	67	33	-	162
Coberturas de compras de combustible futuras	(212)	(140)	(100)	(22)	-	(474)
Opciones sobre divisas para cubrir pagos futuros	(1)	1	1	-	-	1
	(158)	(50)	31	173	279	275
Gastos por impuesto diferido						(44)
<b>Importe total incluido en patrimonio neto</b>						<b>231</b>

El valor nominal de los instrumentos financieros principales usados como coberturas de flujos de efectivo era el siguiente:

A 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Importes del principal nacionales (en moneda local)
Para cubrir ingresos futuros en euros	€488
Para cubrir ingresos futuros en dólares estadounidenses	\$377
Para cubrir ingresos futuros en libras esterlinas	£175
Para cubrir pagos operativos futuros en dólares estadounidenses	\$6.945
Coberturas de compras de combustible futuras	\$4.186
Swaps de tipos de interés:	
- Variable a fijo (dólares estadounidenses)	\$156
- Variable a fijo (euros)	€246
Reembolsos de deuda para cubrir ingresos futuros:	
- Dólares estadounidenses	\$2.511
- Euros	€1.922
- Yenes japoneses	¥60.805
- Yuanes chinos	CNY 525

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)
Importe total incluido en patrimonio neto						384

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 estadounidenses	\$174
Para cubrir ingresos futuros en libras esterlinas	£88
Para cubrir pagos operativos futuros en dólares estadounidenses	\$3.037
Coberturas de compras de combustible futuras	\$4.304
Swaps de divisas:	
- Variable a fijo (euros)	\$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
- Yuanes chinos	CNY 623

La parte no eficaz reconocida en la Cuenta de resultados durante el ejercicio relacionada con coberturas de flujos de caja fue una ganancia de 7 millones de euros (2016: ganancia de 36 millones de euros).

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2017 y 2016.

## 27 Capital social

	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 2017: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	2.132.989	1.066	6.105
Emisión de acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	(74.999)	(37)	-
Compensación de pérdidas de ejercicios anteriores <sup>1</sup>	-	-	(83)
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>2.057.990</b>	<b>1.029</b>	<b>6.022</b>

1 Compensación de pérdidas de años anteriores que se incluyen en el balance separado de la Compañía contra la prima de emisión.

Durante el año, IAG ejecutó un plan de recompra de acciones en el marco de su estrategia de financiación corporativa, por la que pretende devolver efectivo a los accionistas a la vez que reinvierte en el negocio y gestiona el apalancamiento. El programa ascendió a un total de 500 millones de euros y se completó en diciembre de 2017. En el marco de este programa, IAG compró 74.999.449 acciones ordinarias, que posteriormente se cancelaron. Durante el año, el impacto medio ponderado de estas acciones emitidas fue de 34 millones de euros (nota 10).

## 28 Autocartera

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

En febrero de 2018, el Grupo también ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de recompra de acciones que consistirá de 500 millones de euros distribuidos a lo largo de 2018, 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 saldo de autocartera está formado por acciones que el Grupo posee directamente. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, IAG compró directamente 74.999.449 acciones, que se mantuvieron como autocartera, en el marco de su programa de recompra de acciones por valor de 500 millones de euros, lanzado en marzo de 2017 (nota 27). Estas acciones se compraron a un precio medio ponderado de 6,67 euros por acción. Una vez completado el programa, estas acciones en autocartera se cancelaron. Durante el año se entregaron en total 2,6 millones de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2017 el Grupo mantenía 9,9 millones de acciones (2016: 12,5 millones), que representaban el 0,49% del capital social emitido de la Compañía.

## 29 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 coste cero; 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. En 2014, la adjudicación condicionada de acciones asignadas estuvo sujeta a la consecución de diversos objetivos de rendimiento en un plazo de tres años, siempre que el empleado siguiera 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. La adjudicación concedida en 2014 se consolida 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 desde 2015 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 de tests 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 en el momento, 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 2017 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2017 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2017 Miles
Planes de Participación en Resultados	14.054	5.897	3.377	2.436	<b>14.138</b>	43
Planes de Diferimiento de Incentivos	5.681	657	125	1.914	<b>4.299</b>	17
	<b>19.735</b>	<b>6.554</b>	<b>3.502</b>	<b>4.350</b>	<b>18.437</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, que empleó las siguientes hipótesis de términos medios ponderados:

	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	<b>35</b>	30
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	<b>20</b>	20
Correlación prevista del comparativo (%)	<b>65</b>	60
Vida prevista de las opciones (años)	<b>4,8</b>	4,8
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	<b>5,46</b>	5,41
<b>Valor razonable medio ponderado (£)</b>	<b>3,66</b>	2,27

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 33 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017 (2016: 36 millones de euros).

### 30 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017

Millones de euros	Otras reservas						Total otras reservas	Socios externos <sup>6</sup>
	Ganancias acumuladas	Pérdidas y ganancias no realizadas <sup>1</sup>	Conversión de moneda <sup>2</sup>	Efecto de patrimonio del bono convertible <sup>3</sup>	Reserva de fusión <sup>4</sup>	Reserva por capital amortizado <sup>5</sup>		
A 1 de enero de 2017	952	(299)	(6)	101	(2.467)	-	<b>(1.719)</b>	308
Beneficio del ejercicio	2.001	-	-	-	-	-	<b>2.001</b>	20
Otro resultado global del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	84	-	-	-	-	<b>84</b>	-
Gastos de combustible	-	(38)	-	-	-	-	<b>(38)</b>	-
Diferencias de tipo de cambio	-	(19)	-	-	-	-	<b>(19)</b>	-
Variación neta en el valor razonable de coberturas de flujos de caja	-	101	-	-	-	-	<b>101</b>	-
Variación neta en el valor razonable de activos financieros disponibles para la venta	-	9	-	-	-	-	<b>9</b>	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(146)	-	-	-	<b>(146)</b>	-
Reevaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	739	-	-	-	-	-	<b>739</b>	-
Coste del pago basado en acciones	34	-	-	-	-	-	<b>34</b>	-
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	(33)	-	-	-	-	-	<b>(33)</b>	-
Dividendo	(518)	-	-	-	-	-	<b>(518)</b>	-
Cancelación de autocartera	(500)	-	-	-	-	37	<b>(463)</b>	-
Dividendo de una filial	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	(1)
Transferencias entre reservas	83	-	-	-	-	-	<b>83</b>	-
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	(20)
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>2.758</b>	<b>(162)</b>	<b>(152)</b>	<b>101</b>	<b>(2.467)</b>	<b>37</b>	<b>115</b>	<b>307</b>



Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016

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

1 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.

2 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 se ve afectada por las fluctuaciones del tipo de cambio en la libra esterlina/euro.

3 El efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2017, 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 22). A 1 de enero de 2016, también representaba 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.

4 La reserva de fusión 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).

5 La reserva de capital amortizado representa el valor nominal de la reducción del capital social en relación con las acciones canceladas.

6 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) LP. 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.

### 31 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 24).

#### 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 2017 fueron de 135 millones de euros (2016: 132 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. El 8 de diciembre de 2017, British Airways anunció su intención de abrir un nuevo plan de pensiones de aportación definida el 1 de abril de 2018, en sustitución del plan principal de aportación definida (denominado British Airways Retirement Plan) y de NAPS, que quedarán cerrados a futuros devengos de prestaciones el 31 de marzo de 2018. British Airways ha ofrecido diversas opciones de transición a los partícipes de NAPS. Se espera que los pasivos de NAPS desciendan a consecuencia del cierre, dado que se prevé que las pensiones diferidas aumenten según el índice de precios al consumo (IPC), mientras que el crecimiento salarial de los partícipes activos se prevé que aumente de acuerdo con los incrementos salariales y los ascensos, que se supone que serán mayores. El efecto del cierre sobre los pasivos sólo se conocerá cuando los partícipes hayan escogido su opción de transición, lo que se espera que ocurra en marzo de 2018. Estos cambios dependen de que el administrador de NAPS acuerde modificar las normas del plan para permitir el cierre a los devengos futuros de prestaciones y, por lo tanto, no se han reflejado en los estados financieros del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017. El Grupo se ha comprometido a realizar pagos a NAPS en el marco del plan de recuperación por valor de 339 millones de euros anuales hasta 2027, más unos pagos adicionales de hasta 170 millones de euros anuales, dependiendo del saldo de tesorería de British Airways al final de mes de marzo de cada año.

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 aumento de pensiones del Gobierno (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders, PIRO*), que se basan en el 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, con aumentos de pensiones también vinculados al PIRO sujeto a los incrementos limitados a un máximo del 5% en cualquier año.

Como se ha reportado en ejercicios anteriores, el Administrador de APS ha 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 recurrió la decisión, ya que considera que el Administrador no tiene facultades para conceder dichos incrementos, e inició procesos legales para determinar la legitimidad del aumento discrecional. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que, en efecto, el Administrador tenía potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que este debe tener en consideración todos los factores relevantes. El Grupo ha recurrido el fallo y está a la espera de que se celebre la vista de apelación, prevista para mayo de 2018. El pago del incremento discrecional de 2013/2014 está suspendido cautelarmente como consecuencia del recurso presentado por British Airways. La valoración trienal de 2015 aplazada se completará cuando se conozca el resultado del recurso. British Airways está comprometida con la aplicación de un plan de recuperación vigente, que prevé pagos de compensación del déficit de 62 millones de euros anuales hasta marzo de 2023.

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 sub-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 el Administrador 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 31i). 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 2017, 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 la NIC 19 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 actuariales, como el riesgo de longevidad, el riesgo de tipo de interés, el riesgo de inflación, y el riesgo de mercado (inversión), incluyendo 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 666 millones de euros (2016: 740 millones de euros) en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, neto de costes por servicios siendo las aportaciones realizadas por la compañía de 899 millones de euros (2016: 936 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 233 millones de euros (2016: 196 millones de euros) (nota 31b).

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

Millones de euros	2017			
	APS	NAPS	Otro <sup>1</sup>	Total
Activos del plan a valor razonable	9.185	19.558	429	29.172
Valor actual de los pasivos del plan	(7.606)	(20.060)	(697)	(28.363)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.579	(502)	(268)	809
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(570)	-	-	(570)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(8)	(8)
<b>A 31 de diciembre de 2017</b>	<b>1.009</b>	<b>(502)</b>	<b>(276)</b>	<b>231</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.023
Obligaciones de retribuciones a empleados				(792)
				<b>231</b>

Millones de euros	2016			Total
	APS	NAPS	Otro <sup>1</sup>	
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)
A 31 de diciembre de 2016	1.021	(2.010)	(346)	(1.335)
Representado por:				
Activos afectos a los planes				1.028
Obligaciones de retribuciones a empleados				(2.363)
				(1.335)

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 15 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (2016: 18 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	2017	2016
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	<b>233</b>	196
Coste de servicios pasados <sup>1</sup>	<b>2</b>	(52)
	<b>235</b>	144
Planes de aportación definida	<b>135</b>	132
<b>Costes de pensiones registrados como coste de personal</b>	<b>370</b>	276

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

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

Millones de euros	2017	2016
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	<b>(730)</b>	(952)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	<b>743</b>	921
Gastos financieros sobre el techo de activos	<b>15</b>	19
<b>Gastos/(ingresos) de financiación netos correspondientes a pensiones</b>	<b>28</b>	(12)

#### c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2017	2016
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	<b>(1.698)</b>	(3.370)
Reevaluación del pasivo de los planes derivada de cambios en supuestos financieros	<b>530</b>	5.624
Reevaluación del pasivo de los planes por cambios en supuestos demográficos	-	131
Reevaluación de ganancias/(pérdidas) por experiencia	<b>274</b>	(268)
Reevaluación del techo de activos de APS	<b>2</b>	81
Movimientos por cambio de divisas	<b>(7)</b>	56
<b>Revaluaciones de pensiones (abonadas)/cargadas al Estado de resultado global</b>	<b>(899)</b>	2.254

#### 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	2017	2016
A 1 de enero	<b>28.448</b>	28.342
Ingresos por intereses	<b>730</b>	952
Rentabilidad de los activos afectos a planes excluyendo ingresos por intereses	<b>1.698</b>	3.370
Aportaciones de empleadores <sup>1</sup>	<b>881</b>	906
Aportaciones de empleados	<b>101</b>	111
Prestaciones pagadas	<b>(1.324)</b>	(1.315)
Movimientos por cambio de divisas	<b>(1.362)</b>	(3.918)
A 31 de diciembre	<b>29.172</b>	28.448

1 Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 109 millones de euros (2016: 112 millones de euros) al NAPS por valor de 748 millones de euros (2016: 763 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit ascendieron a 104 millones de euros en el caso del APS (2016: 106 millones de euros) y a 516 millones de euros en el caso del NAPS (2016: 638 millones de euros).

Tanto en APS como NAPS, el Administrador es el responsable de las decisiones en materia de inversiones, incluida la estrategia de conciliación de activos y pasivos. Esta última 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 conseguir 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.

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 contratos 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.

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	2017	2016
<b>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - acciones</b>		
Reino Unido	<b>2.646</b>	3.049
Resto del mundo	<b>6.677</b>	7.495
	<b>9.323</b>	10.544
<b>Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades - otras</b>		
Capital riesgo	<b>777</b>	825
Inmuebles	<b>1.906</b>	1.783
Inversiones alternativas	<b>1.023</b>	1.204
	<b>3.706</b>	3.812
<b>Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos</b>		
Bonos de cupón fijo británicos	<b>4.885</b>	3.850
Bonos de cupón fijo de otros países	<b>95</b>	116
Bonos indexados británicos	<b>7.614</b>	6.690
Bonos indexados de otros países	<b>177</b>	128
	<b>12.771</b>	10.784
<b>Otros</b>		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>670</b>	511
Derivados	<b>178</b>	228
Contrato de seguro	<b>1.770</b>	1.872
Swap de longevidad	<b>(109)</b>	(35)
Otros	<b>863</b>	732
	<b>29.172</b>	28.448

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 2017		31 de diciembre de 2016	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	<b>742</b>	<b>12.074</b>	1.582	12.565
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	<b>6.428</b>	<b>6.240</b>	5.936	4.728
	<b>7.170</b>	<b>18.314</b>	7.518	17.293
Contrato de seguro y swap de longevidad relacionado	<b>1.637</b>	-	1.811	-
Otros	<b>378</b>	<b>1.244</b>	308	1.073
<b>Valor razonable de los activos del plan</b>	<b>9.185</b>	<b>19.558</b>	9.637	18.366

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 2017, expresado como un porcentaje de los activos excluyendo el contrato de seguro, la referencia para APS era 9,5% (2016: 19%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 90,5% (2016: 81%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos; en el caso de NAPS, la referencia era 65% (2016: 68%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y 35% (2016: 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 24% (2016: 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 de precios minoristas 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. Con efecto desde junio de 2010, APS también contrató un swap de longevidad con Rothesay Life que cubre un 20% (2016: 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. Durante 2017, el Administrador de APS formalizó otros dos *swaps* de longevidad, uno con Canada Life y otro con Partner Reinsurance, que cubrirían, respectivamente, el 13% y el 8% de los pasivos de pensiones a 1 de enero de 2017 (fecha de inicio de los contratos). Los incrementos principales en las pensiones en curso de pago en virtud del contrato están basados en la inflación del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI).

#### 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	2017	2016
A 1 de enero	<b>29.193</b>	27.670
Coste del servicio actual	<b>233</b>	196
Coste de servicios pasados	<b>2</b>	(52)
Gastos por intereses	<b>743</b>	921
Reevaluaciones - supuestos financieros	<b>530</b>	5.624
Reevaluaciones - supuestos demográficos	-	131
Reevaluaciones de pérdidas/(beneficios) experimentados	<b>274</b>	(268)
Prestaciones pagadas	<b>(1.324)</b>	(1.315)
Aportaciones de empleados	<b>101</b>	111
Movimientos por cambio de divisas	<b>(1.389)</b>	(3.825)
<b>A 31 de diciembre</b>	<b>28.363</b>	29.193

La obligación por prestaciones definidas comprende 28 millones de euros (2016: 33 millones de euros) derivados de planes no financiados y 28.335 millones de euros (2016: 29.160 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	2017	2016
A 1 de enero	<b>580</b>	561
Gastos por intereses	<b>15</b>	19
Reevaluaciones	<b>2</b>	81
Movimientos por cambio de divisas	<b>(27)</b>	(81)
<b>A 31 de diciembre</b>	<b>570</b>	580

## g Supuestos actuariales

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

Porcentaje anual	2017			2016		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento <sup>1</sup>	<b>2,45</b>	<b>2,55</b>	<b>1,6 - 3,6</b>	2,60	2,70	1,5 - 4,1
Tasa de incremento del salario pensionable <sup>2</sup>	<b>3,15</b>	<b>3,15</b>	<b>2,5 - 3,6</b>	3,20	3,20	3,0 - 3,7
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago <sup>3</sup>	<b>2,05</b>	<b>2,05</b>	<b>0,0 - 3,5</b>	2,10	2,10	0,4 - 3,5
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	<b>3,15</b>	<b>3,15</b>	<b>2,5 - 3,1</b>	3,20	3,20	3,0 - 3,2
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	<b>2,05</b>	<b>2,05</b>	<b>1,75 - 3,0</b>	2,10	2,10	1,75 - 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.

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. El Administrador de APS ha 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. 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 6,5%, reduciéndolas hasta el 5,0% en siete años (2016: de 6,75% hasta 5,0% en siete 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	2017	2016
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
-un varón que tiene actualmente 60 años	<b>28,4</b>	28,3
-un varón que tiene actualmente 40 años	<b>29,7</b>	29,5
-una mujer que tiene actualmente 60 años	<b>30,2</b>	30,1
-una mujer que tiene actualmente 40 años	<b>32,8</b>	32,6

A 31 de diciembre de 2017, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 12 años en el caso de APS (2016: 12 años) y de 20 años en el caso de NAPS (2016: 20 años).

En 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		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (descenso de 10 puntos básicos)	91	396	8
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	1	68	1
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	68	317	1
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	339	577	2

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 respectivamente utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador 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	62	339
De 2 a 5 años	249	1.359
De 5 a 10 años	16	1.612
<b>Pagos previstos totales para la financiación del déficit de APS y NAPS</b>	<b>327</b>	<b>3.310</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, sujeto a los impuestos pendientes pagaderos por el Administrador. Esta determinación se ha realizado de forma independiente para cada plan. Por lo tanto, no se requiere ningún pasivo adicional.

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 593 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación del déficit a sus planes de prestaciones de jubilación en 2018. Esta cifra comprende unos pagos por déficit de 62 millones de euros a APS y de 339 millones de euros a NAPS como se acordó en la última valoración trienal. Además, las aportaciones continuas de la empresa en 2018 ascenderían a 5 millones de euros en el caso de APS y 187 millones de euros en el caso de NAPS, si este segundo plan no se cierra a devengos futuros de prestaciones. Eso excluye cualquier déficit adicional de aportaciones que pueda surgir dependiendo del saldo de tesorería de British Airways a 31 de marzo de 2018. El Grupo prevé pagar 283 millones de euros en 2019 y ha presentado garantías para determinados pagos a APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2017 ascendían a 283 millones de euros (2016: 296 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica a 1 de enero de 2019, según determine el actuario de los planes.

Hasta septiembre del 2019, si British Airways paga un dividendo a IAG superior al 35% del beneficio después de impuestos, 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.



## 32 Pasivos contingentes y garantías

El Grupo tiene ciertos pasivos contingentes que a 31 de diciembre de 2017 ascendían a 93 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 124 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

### Transporte de mercancías

La Comisión Europea emitió una decisión en la que fallaba que British Airways y otros 10 grupos de aerolíneas habían participado en prácticas anticompetitivas en el sector del transporte aéreo de carga (Decisión Original). A British Airways se le impuso una multa de 104 millones de euros. Después de recurrir la decisión, esta fue anulada posteriormente de forma parcial en el caso de British Airways (y anulada de forma total en el caso del resto de aerolíneas que habían recurrido) (Fallo del Tribunal General) y la multa se reembolsó íntegramente. British Airways recurrió la anulación parcial ante el Tribunal de Justicia, pero el recurso fue desestimado.

En paralelo, la Comisión Europea decidió no recurrir el Fallo del Tribunal General y, en su lugar, adoptó una nueva decisión en marzo de 2017 (nueva decisión). La nueva decisión volvió a imponer multas a todas las aerolíneas involucradas que coinciden con las contenidas en la Decisión Original. Por lo tanto, a British Airways se le ha vuelto a imponer una multa de 104 millones de euros. British Airways ha vuelto a recurrir la Nueva Decisión ante el Tribunal General (al igual que otras aerolíneas).

Basándose en las conclusiones de las decisiones de la Comisión, un gran número de demandantes ha entablado procesos en los tribunales ingleses reclamando a British Airways los daños y perjuicios que, a su juicio, 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.

British Airways 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.

### 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. El resultado del proceso judicial se conoció en mayo de 2017, cuando el tribunal falló que, en efecto, los Administradores tenían potestad para conceder incrementos discretionales, si bien reiteró que estos deben tener en consideración todos los factores relevantes y descartar los factores irrelevantes. El Grupo ha recurrido el fallo y está a la espera de que se celebre la vista de apelación, prevista para mediados de 2018. El pago del incremento discrecional de 2013/2014 está suspendido cautelarmente como consecuencia del recurso presentado por British Airways. La valoración trienal pospuesta del 2015 se completará una vez se conozca el resultado del recurso presentado.

### Garantías

British Airways ha aportado garantías para determinados pagos de sus planes de pensiones, APS y NAPS, que a 31 de diciembre de 2017 ascendían a 283 millones de euros (31 de diciembre de 2016: 296 millones de euros). Este importe se haría efectivo en el caso de que los planes de pensiones no estén íntegramente financiados sobre una base conservadora, con una tasa de descuento basada en la deuda pública británica el 1 de enero de 2019, y sería determinado por el actuario de los planes.

Además, se constituyó una garantía por importe de 260 millones de euros (2016: 273 millones de euros) por parte de un tercero a favor de APS, que se activa en caso de insolvencia de British Airways.

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2017 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

### 33 Transacciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2017	2016
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas <sup>1</sup>	7	7
Ventas a accionistas significativos <sup>2</sup>	48	39
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas <sup>3</sup>	58	49
Compras a accionistas significativos <sup>2</sup>	109	60
<b>Partidas por cobrar de partes vinculadas</b>		
Importes por cobrar de empresas asociadas <sup>4</sup>	2	2
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>	3	4
Importes debidos a accionistas significativos <sup>5</sup>	3	-

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 6 millones de euros (2016: 7 millones de euros), y un importe menor a 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. y Serpista, S.A. (2016: menos de 1 millón de euros a Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. y Handling Guinea Ecuatorial, S.A.).

2 Ventas y compras a accionistas significativos: relacionados con servicios interlínea y de arrendamiento de aeronaves con tripulación con Qatar Airways.

3 Compras a empresas asociadas: incluyeron fundamentalmente 35 millones de euros en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2016: 33 millones de euros), 13 millones de euros por servicios de handling recibidos de Dunwoody (2016: 10 millones de euros), 9 millones de euros en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A. (2016: 6 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 (2016: 1 millón de euros) y 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A. y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. (2016: 1 millón de euros a Handling Guinea Ecuatorial, S.A., Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. e Iber-America Aerospace, LLC).

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 (2016: 1 millón de euros), 2 millones de euros a Serpista, S.A. (2016: 1 millón de euros), y menos de 1 millón de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. (2016: 2 millones de euros).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, 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 (2016: 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 2017, el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2016: 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.

A 31 de diciembre de 2017, 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 90 millones de euros (2016: 189 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 2017 y 2016 es la siguiente:

Millones de euros	31 de diciembre de 2017	31 de diciembre de 2016
Salario base, honorarios y prestaciones		
Retribución del Consejo de Administración	9	7
Retribución del Comité de Dirección	17	10
	<b>26</b>	<b>17</b>

A 31 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (31 de diciembre de 2016: dos Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de diez miembros (31 de diciembre de 2016: 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 2017, la obligación de la Compañía era de 38.000 euros (2016: 44.000 euros).

A 31 de diciembre de 2017, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2016: 4 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2017, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2016: cero euros).

## Inversiones del grupo

### Filiales

#### Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus Beachey Limited</b> Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, Isla de Man, IM1 4LZ		Isla de Man	100%
<b>Aer Lingus Group DAC*</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus Limited*</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
<b>Aer Lingus (NI) Limited</b> Aer Lingus Base, Aeropuerto de Belfast, Sydenham Bypass, Belfast, BT3 9JH		Irlanda del Norte	100%
<b>Aer Lingus (Ireland) Limited</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
<b>ALG Trustee Limited</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín		Isla de Man	100%
<b>Dirnan Insurance Company Limited</b> Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, Bermuda, HM 12		Bermudas	100%
<b>Santain Developments Limited</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%
<b>Shinagh Limited</b> Aeropuerto de Dublín, Dublín		República de Irlanda	100%

#### Avios

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Avios South Africa Proprietary Limited</b> Block C, 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Gauteng, 1619,	Sudáfrica	100%
<b>Remotereport Trading Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inglaterra	100%

#### British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Avios Group (AGL) Limited*</b> Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	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 (calIBA)</b> F-42, East of Kailash, Nueva 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>BritAir Holdings Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%

**British Airways** continuación

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<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	Bermudas	100%
<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, Ámsterdam, 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 0GB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
<b>British Airways Interior Engineering Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Leasing Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Financiación de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Maintenance Cardiff Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
<b>British Airways Pension Trustees (No 2) Limited</b> Whitelocke House, 2-4 Lampton Road, Hounslow, Middlesex, TW3 1HU		Inglaterra	100%
<b>British Midland Airways Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>British Midland Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>Diamond Insurance Company Limited</b> 1st Floor, Rose House, 51-59 Circular Road, Douglas, IM1 1RE		Isla de Man	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 0GB		Inglaterra	100%
<b>Illiad Inc</b> Suite 1300, 1105 N Market Street, PO Box 8985, Wilmington, Delaware, 19899		EE.UU.	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 0GB		Inglaterra	100%
<b>Speedbird Insurance Company Limited*</b> Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
<b>Teleflight Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>British Mediterranean Airways Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	99%

## Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Binter Finance B.V.</b> Prins Bernhardplein 200, Ámsterdam, 1097 JB		Países Bajos	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>Iberia México, S.A.*</b> Ejército Nacional 436, 9th Floor, Colonia Chapultepec-Morales, Ciudad de México, 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>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 y terminal de manejo de carga	España	75%

## IAG Cargo Limited

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Zenda Group Limited</b> Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS		Inglaterra	100%

## International Consolidated Airlines Group S.A.

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>British Airways Plc*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% <sup>1</sup>
<b>FLY LEVEL, S.L.</b> El Caserio, Iberia Zona Industrial nº2 (La Muñoza) Camino de La Muñoza 2, s/n, 28042 Madrid		España	100%
<b>FLYLEVEL UK Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		Inglaterra	100%
<b>IAG Cargo Limited*</b> Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
<b>IAG Connect Limited</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB		República de Irlanda	100%
<b>IAG GBS Limited*</b> Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
<b>IAG GBS Poland sp z.o.o.*</b> ul. Opolska 114, Cracovia, 31 -323	Servicios de TI, financieros y 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 Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora*</b> Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100% <sup>2</sup>

## International Consolidated Airlines Group S.A. continuación

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<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	99,5%

\* Principales filiales.

- 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.

## Inversiones por puesta en equivalencia

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
<b>Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.</b> José Ortega y Gasset 22, 3rd Floor, 28006, Madrid	España	50,5%
<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%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. 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, 2nd Floor, 28050, Madrid	España	49%
<b>Dunwoody Airline Services (Holdings) Limited</b> Building 552 Shoreham Road East, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 3UA	Inglaterra	40%
<b>Serpista, S.A.</b> Cardenal Marcelo Spínola 10, 28016, Madrid	España	39%
<b>Programa Travel Club Agencia de Seguros Exclusiva, S.L.</b> Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	27%
<b>Viajes Ame, S.A.</b> Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	27%
<b>Air Miles España, S.A.</b> Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, 28108, Madrid	España	26,7%

## 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	46	3
<b>The Airline Group Limited</b> Brettenham House South, 5th Floor, Lancaster Place, Londres, WC2N 7EN	Inglaterra	16,7%	Libra esterlina	287	22
<b>Comair Limited</b> 1 Marignane Drive, Bonaero Park, 1619, Johannesburgo	Sudáfrica	11,5%	Rand sudafricano	1.543	435
<b>Adquira España, S.A.</b> Plaza Cronos, 1 - 4th Floor, Madrid, 28037	España	10%	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 22 de febrero de 2018, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas resumidas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, 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.

22 de febrero de 2018

---

**Antonio Vázquez Romero**

Presidente

---

**William Matthew Walsh**

Consejero Delegado

---

**Marc Jan Bolland**

---

**Patrick Jean Pierre Cescau**

---

**Enrique Dupuy de Lôme Chávarri**

---

**James Arthur Lawrence**

---

**María Fernanda Mejía Campuzano**

---

**Kieran Charles Poynter**

---

**Emilio Saracho Rodríguez de Torres**

---

**Marjorie Morris Scardino**

---

**Lucy Nicola Shaw**

---

**Alberto Terol Esteban**



## Indicadores de rendimiento alternativos

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA), algunos de los cuales se han identificado como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Los resultados del Grupo se presentan tanto antes como 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 4 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 el resultado de la estrategia del Grupo basada en una "Ofertas comerciales sin competencia", "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación". 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. Esto refleja el componente del coste por intereses implícitos en los arrendamientos; el 0,67 es un ratio usado generalmente por la industria de aerolíneas.

Millones de euros	2017	2016	2015
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>3.015</b>	2.535	2.335
Costes de arrendamiento operativo de flota	<b>888</b>	759	659
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	<b>(595)</b>	(509)	(442)
	<b>3.308</b>	2.785	2.552
Total ingresos	<b>22.972</b>	22.567	22.858
<b>Margen operativo ajustado</b>	<b>14,4%</b>	12,3%	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 al 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	2017	2016	2015
Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz	<b>2.001</b>	1.931	1.495
Partidas excepcionales	<b>222</b>	38	23
<b>Beneficios atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales</b>	<b>2.223</b>	1.969	1.518
Gastos financieros sobre bonos convertibles	<b>17</b>	26	25
<b>Beneficios ajustados</b>	<b>2.240</b>	1.995	1.543
Número medio ponderado de beneficio diluido por acción	<b>2.179.353</b>	2.210.990	2.159.937
Número medio ponderado de beneficio básico por acción	<b>2.088.489</b>	2.075.568	2.034.197
<b>Beneficios por acción ajustados (céntimos de €)</b>	<b>102,8</b>	90,2	71,4
<b>Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>106,4</b>	94,9	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	2017	2016	2015
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	<b>3.015</b>	2.535	2.335
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.184</b>	1.287	1.307
Costes de arrendamiento operativo de flota	<b>888</b>	759	659
<b>EBITDAR</b>	<b>5.087</b>	4.581	4.301

## Rentabilidad sobre el Capital Invertido

La Rentabilidad sobre el Capital Invertido (RoIC) se define como el EBITDAR menos los costes de arrendamiento operativo de flota ajustados y la depreciación ajustada por la inflación y el gasto por 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 en balance 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 aviones no entregados aún 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.

Millones de euros	2017	2016	2015 <sup>2</sup>
EBITDAR	<b>5.087</b>	4.581	4.463
Menos: Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 0,67	<b>(595)</b>	(509)	(463)
Menos: Costes por depreciación de flota multiplicados por el ajuste por la inflación	<b>(1.133)</b>	(1.231)	(1.277)
Menos: Costes por depreciación de otro inmovilizado material	<b>(140)</b>	(153)	(162)
	<b>3.219</b>	2.688	2.561

## Capital invertido

Valor contable de flota excluyendo los pagos por anticipado para la adquisición de inmovilizado	<b>9.275</b>	9.930	11.090
Ajuste por inflación <sup>1</sup>	<b>1,23</b>	1,21	1,16
	<b>11.374</b>	12.048	12.883
Valor contable de otro inmovilizado material	<b>1.613</b>	1.683	1.798
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	<b>7.104</b>	6.072	5.520
	<b>20.091</b>	19.803	20.201

<b>Rentabilidad sobre el Capital Invertido</b>	<b>16,0%</b>	13,6%	12,7%
--	--------------	-------	-------

1 Presentado con dos decimales y calculado empleando una tasa de inflación del 1,5% por encima de la edad media ponderada de la flota en balance (2017: 13,7 años; 2016: 12,9 años). Este cálculo se revisó en 2016 para reflejar la edad media de los aviones en balance, ponderada empleando precios de mercado de referencia para aviones de reemplazo en dólares estadounidenses. El cálculo de 2015 se basó en la depreciación acumulada y el cargo de depreciación por flota del ejercicio para reemplazar a la edad media ponderada, pero se vio afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio en los valores contables al cierre del período y por la fecha de adquisición de la aerolínea frente a la fecha de fabricación.

2 En 2015, la definición de capital invertido excluía todos los pagos por anticipado. Las comparativas de 2015 no se han reformulado. Las comparativas de 2015 incluyen beneficio operativo, costes de arrendamiento y amortización anualizados de Aer Lingus.

## 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 la ratio de deuda neta ajustada/EBITDAR. El EBITDAR de 2015 se ha ajustado para incorporar los resultados anualizados de Aer Lingus.

Millones de euros	2017	2016	2015
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>7.331</b>	8.515	8.630
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	<b>(3.292)</b>	(3.337)	(2.909)
Otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>(3.384)</b>	(3.091)	(2.947)
<b>Deuda neta</b>	<b>655</b>	2.087	2.774
Costes de arrendamiento operativo de flota multiplicados por 8	<b>7.104</b>	6.072	5.736
<b>Deuda neta ajustada</b>	<b>7.759</b>	8.159	8.510
<b>EBITDAR</b>	<b>5.087</b>	4.581	4.463
<b>Deuda neta ajustada/EBITDAR</b>	<b>1,5</b>	1,8	1,9

### Apalancamiento financiero ajustado

El Grupo controla el capital en base al 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 un máximo de 2.077 millones de euros que representan el ajuste al patrimonio neto al adoptar la modificación de la norma.

Millones de euros	2017	2016	2015
<b>Deuda neta ajustada</b>	<b>7.759</b>	8.159	8.510
Patrimonio neto	<b>7.396</b>	5.664	5.534
NIC 19 cargo total a reservas (después de impuestos)	<b>2.077</b>	2.077	1.794
<b>Patrimonio neto ajustado</b>	<b>9.473</b>	7.741	7.328
<b>Deuda neta ajustada más patrimonio neto ajustado</b>	<b>17.232</b>	15.900	15.838
<b>Apalancamiento financiero ajustado</b>	<b>45%</b>	51%	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 y recibidos e inversiones en inmovilizado en efectivo, descontando los fondos procedentes de ventas de inmovilizado material e inmaterial. El EBITDA se calcula como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, depreciación, amortización y deterioro.

Millones de euros	2017	2016	2015
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>3.015</b>	2.535	2.335
Depreciación y amortización	<b>1.184</b>	1.287	1.307
<b>EBITDA</b>	<b>4.199</b>	3.822	3.642
Intereses pagados	<b>(122)</b>	(185)	(197)
Intereses recibidos	<b>29</b>	37	48
Impuestos pagados	<b>(237)</b>	(318)	(245)
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>(1.490)</b>	(3.038)	(2.040)
Fondos procedentes de la venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	<b>306</b>	1.737	273
<b>Flujo libre de caja para el accionista</b>	<b>2.685</b>	2.055	1.481

## Flota aérea

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

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	<b>Total a 31 de diciembre de 2017</b>	Activos fijos en balance	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2016	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	1	-	<b>1</b>	2	(1)	-	-
Airbus A319	22	42	<b>64</b>	65	(1)	-	-
Airbus A320	71	147	<b>218</b>	227	(9)	98	128
Airbus A321	28	23	<b>51</b>	47	4	21	-
Airbus A330-200	7	10	<b>17</b>	14	3	4	3
Airbus A330-300	5	10	<b>15</b>	14	1	-	-
Airbus A340-600	11	6	<b>17</b>	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	<b>-</b>	-	-	43	52
Airbus A380	12	-	<b>12</b>	12	-	-	7
Boeing 747-400	36	-	<b>36</b>	37	(1)	-	-
Boeing 757-200	1	2	<b>3</b>	3	-	-	-
Boeing 767-300	8	-	<b>8</b>	8	-	-	-
Boeing 777-200	41	5	<b>46</b>	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	<b>12</b>	12	-	-	-
Boeing 787-8	9	-	<b>9</b>	8	1	3	12
Boeing 787-9	7	9	<b>16</b>	16	-	2	6
Boeing 787-10	-	-	<b>-</b>	-	-	12	-
Embraer E170	6	-	<b>6</b>	6	-	-	-
Embraer E190	9	6	<b>15</b>	14	1	-	-
<b>Total del Grupo</b>	<b>283</b>	<b>263</b>	<b>546</b>	548	(2)	<b>183</b>	<b>208</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 5 aviones (2016: 9) fuera de servicio.