

## ANUNCIO DE RESULTADOS ANUALES

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 27 de febrero 2015, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014.

### Principales parámetros del periodo de IAG:

- El beneficio de las operaciones del cuarto trimestre fue de 260 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 113 millones de euros) antes de partidas excepcionales.
- Los ingresos del trimestre aumentaron un 9,9% hasta 5.015 millones de euros, aumentando un 5,8% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios excluyendo el combustible del trimestre disminuyeron un 0,8% a tipos de cambio constantes.
- El beneficio de las operaciones en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 fue de 1.390 millones de euros (2013: beneficio de las operaciones de 770 millones de euros) antes de partidas excepcionales.
- Los ingresos del ejercicio aumentaron un 8,0% hasta 20.170 millones de euros y los ingresos unitarios de pasaje del ejercicio disminuyeron un 0,4% a tipos de cambio constantes.
- Los costes unitarios de combustible disminuyeron en el ejercicio un 7,8%, a tipos de cambio constantes también disminuyeron un 7,8%.
- Los costes unitarios, excluyendo el combustible, antes de partidas excepcionales disminuyeron un 1,9% en el ejercicio, mientras que a tipos de cambio constantes disminuyeron un 3,9%.
- El efectivo se situó en 4.944 millones de euros a 31 de diciembre de 2014, lo que supone un aumento de 1.311 millones de euros respecto al cierre del ejercicio 2013.
- El apalancamiento financiero ajustado aumentó 1 punto porcentual hasta el 51% y la deuda neta ajustada/EBITDAR mejoró 0,6 hasta 1,9 veces.

### Resumen de resultados:

Información financiera en millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2014	2013	Incr. / (dism.)
Ingresos de pasaje	17.825	16.264	9,6 %
Total ingresos	20.170	18.675	8,0 %
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	1.390	770	80,5 %
Partidas excepcionales	(361)	(243)	48,6 %
Beneficio de las operaciones después de partidas excepcionales	1.029	527	95,3 %
Beneficio después de impuestos	1.003	151	564,2 %
Beneficio básico por acción (céntimos de euro)	48,2	6,4	41,8pts
Indicadores operativos	2014	2013	Incr. / (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	251.931	230.573	9,3 %
Coeficiente de ocupación (%)	80,4	80,8	(0,4pts)
Ingreso pasaje / AKO (céntimos de €)	7,08	7,05	0,4 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,18	(1,9)%
Millones de euros	A 31 diciembre de 2014	A 31 diciembre de 2013	Incr. / (dism.)
Efectivo y depósitos remunerados a corto plazo	4.944	3.633	36,1 %
Deuda neta ajustada <sup>(1)</sup>	6.081	5.701	6,7 %
Deuda neta ajustada/EBITDAR	1,9	2,5	(0,6)
Apalancamiento financiero ajustado <sup>(2)</sup>	51%	50%	1pt

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

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

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

“Hoy anunciamos unos sólidos resultados anuales, con un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.390 millones de euros, que aumentó un 80,5%. Los ingresos totales crecieron un 8,0%, con un incremento del 7,0% en los costes excluido el combustible y un incremento del 0,6% en los costes de combustible, con un aumento de la capacidad del 9,3%.

“Iberia consiguió un beneficio de las operaciones de 50 millones de euros, frente a las pérdidas de las operaciones de 166 millones de euros el ejercicio anterior. La reestructuración llevada a cabo por Iberia ha sido excepcional, tanto desde el punto de vista financiero como operativo, y estamos muy orgullosos de lo que ha conseguido, en especial su estricto control de costes. En 2013 anunciamos que nuestra intención era que Iberia fuera rentable en 2014 y hemos cumplido esa promesa.

“El beneficio de las operaciones de British Airways alcanzó los 1.215 millones de euros, frente a los 762 millones del año pasado, demostrando importantes progresos en la consecución de sus objetivos a largo plazo. Vueling registró un beneficio de las operaciones de 141 millones de euros, frente a un beneficio de las operaciones de 139 millones de euros en 2013, con la compañía centrándose en un crecimiento flexible.

“La evolución de los costes unitarios fue muy positiva, ya que se redujeron un 4,1% gracias al aumento de la productividad, los ahorros en los costes asociados a proveedores y el descenso de los costes de combustible. En esta última variable, las mejoras se consiguieron mediante la introducción de aviones más eficientes en la flota y la reducción del precio del combustible durante el último trimestre del año. Sin embargo, el efecto positivo del abaratamiento del crudo se ha visto compensado en parte por el efecto de las coberturas y el significativo impacto del tipo de cambio.

“En el trimestre, hemos conseguido un beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 260 millones de euros, frente a los 113 millones del mismo periodo del año pasado. Los ingresos del trimestre crecieron un 9,9%. Los costes excluido el combustible aumentaron un 10,5% y los costes de combustible descendieron un 0,4%, con un incremento de la capacidad del 5,8%.”

#### **Perspectivas de negocio:**

A los niveles actuales de precio del combustible y tipos de cambio, IAG espera obtener en 2015 un beneficio de las operaciones superior a 2.200 millones de euros, con unos costes totales de combustible de alrededor de 5.900 millones de euros, basado en un incremento de capacidad de un 5,5% aproximadamente.

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

Determinadas declaraciones incluidas en este informe tienen carácter prospectivo y están sujetas a supuestos, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas declaraciones de carácter prospectivo.

Las declaraciones prospectivas se pueden identificar generalmente por el uso de términos con idea de futuro, como “prevé”, “puede”, “podrá”, “podría”, “pretende”, “planea”, “predice”, “contempla” o “espera”, y comprenden, a título meramente enunciativo y no limitativo, proyecciones relativas a los resultados de las operaciones y las condiciones financieras de International Consolidated Airlines Group S.A. y sus filiales (el “Grupo”), así como a los planes y objetivos sobre las operaciones futuras, las negociaciones del Plan de negocio del Grupo, los ingresos futuros previstos, los planes de financiación y las inversiones y desinversiones previstas. Todas las declaraciones de carácter prospectivo incluidas en este informe se basan en la información que obraba en poder del Grupo a la fecha de este informe. El Grupo no asume obligación alguna de actualizar públicamente ni revisar las declaraciones de carácter prospectivo, ya sea con motivo de la aparición de nueva información, acontecimientos futuros u otras circunstancias.

No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas del Grupo o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros de una aerolínea que opera a escala mundial. Información adicional sobre los factores de riesgo más importantes y la gestión de riesgo del Grupo está incluida en el Informe y cuentas anuales de IAG de 2013; estos documentos pueden obtenerse en [www.iagshares.com](http://www.iagshares.com).

Relaciones con Inversores IAG  
2 World Business Centre Heathrow  
Newall Road, London Heathrow Airport  
HOUNSLOW TW6 2SF

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

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**
**Ejercicio finalizado el 31 de diciembre**

<b>Millones de euros</b>	<b>Antes de partidas excepcionales 2014</b>	<b>Partidas excepcionales</b>	<b>Total 2014</b>	<b>Antes de partidas excepcionales 2013</b>	<b>Partidas excepcionales</b>	<b>Total 2013</b>	<b>Incr./ (dism.)</b>
Ingresos de pasaje	17.825		17.825	16.264	(106)	16.158	9,6 %
Ingresos de carga	992		992	1.073		1.073	(7,5)%
Otros ingresos	1.353		1.353	1.338		1.338	1,1 %
<b>Total ingresos</b>	<b>20.170</b>		<b>20.170</b>	<b>18.675</b>	<b>(106)</b>	<b>18.569</b>	<b>8,0 %</b>
Gastos de personal	4.325	260	4.585	4.123	98	4.221	4,9 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.987		5.987	5.951	(6)	5.945	0,6 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.063		2.063	1.932		1.932	6,8 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.555		1.555	1.422		1.422	9,4 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.276		1.276	1.237	15	1.252	3,2 %
Propiedad, TI y otros gastos	927		927	922	5	927	0,5 %
Gastos comerciales	859		859	785		785	9,4 %
Depreciación, amortización y deterioro	1.196	(79)	1.117	1.006	8	1.014	18,9 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	551		551	482	17	499	14,3 %
Diferencias de tipo de cambio	41	180	221	45		45	(8,9)%
Gastos totales de las operaciones	18.780	361	19.141	17.905	137	18.042	4,9 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.390</b>	<b>(361)</b>	<b>1.029</b>	<b>770</b>	<b>(243)</b>	<b>527</b>	<b>80,5 %</b>
Gastos no operativos netos	(284)	83	(201)	(283)	(17)	(300)	0,4 %
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	1.106	(278)	828	487	(260)	227	127,1 %
Impuestos	(238)	413	175	(57)	(19)	(76)	317,5 %
Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	868	135	1.003	430	(279)	151	101,9 %
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-	-	-	-	(4)	(4)	-
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>868</b>	<b>135</b>	<b>1.003</b>	<b>430</b>	<b>(283)</b>	<b>147</b>	<b>101,9 %</b>

<b>Indicadores operativos</b>	<b>2014 <sup>(1)</sup></b>	<b>2013 <sup>(1)</sup></b>	<b>Incr./ (dism.)</b>
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	251.931	230.573	9,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	202.562	186.304	8,7 %
Coefficiente de ocupación (%)	80,4	80,8	(0,4pts)
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	5.453	5.653	(3,5)%
Cifras de pasajeros (miles)	77.334	67.224	15,0 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	897	928	(3,3)%
Despegues (miles)	599.624	538.644	11,3 %
Horas bloque (horas)	1.712.506	1.573.900	8,8 %
Plantilla media equivalente	59.484	60.089	(1,0)%
Aviones en servicio	459	431	6,5 %
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,80	8,73	0,8 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,08	7,05	0,4 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,19	18,98	(4,2)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,58	(7,8)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,08	5,18	(1,9)%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,45	7,77	(4,1)%

<sup>(1)</sup>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 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	4.390		4.390	3.965	(106)	3.859	10,7 %
Ingresos de carga	268		268	276		276	(2,9)%
Otros ingresos	357		357	321		321	11,2 %
<b>Total ingresos</b>	<b>5.015</b>		<b>5.015</b>	4.562	(106)	4.456	9,9 %
Gastos de personal	1.143	260	1.403	1.048	(170)	878	9,1 %
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.470		1.470	1.476	(1)	1.475	(0,4)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	521		521	490		490	6,3 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	370		370	364		364	1,6 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	338		338	261		261	29,5%
Propiedad, TI y otros gastos	229		229	238		238	(3,8)%
Gastos comerciales	189		189	176		176	7,4 %
Depreciación, amortización y deterioro	326	(79)	247	262		262	24,4 %
Gastos de arrendamiento operativo de flota	146		146	127	(1)	126	15,0 %
Diferencias de tipo de cambio	23	98	121	7		7	228,6 %
Gastos totales de las operaciones	4.755	279	5.034	4.449	(172)	4.277	6,9 %
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>260</b>	<b>(279)</b>	<b>(19)</b>	113	66	179	130,1 %
Gastos no operativos netos	(106)	53	(53)	(55)		(55)	92,7 %
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	154	(226)	(72)	58	66	124	165,5 %
Impuestos	(16)	397	381	(33)	(17)	(50)	(51,5)%
Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	138	171	309	25	49	74	452,0 %
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-		-	-	(4)	(4)	-
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>138</b>	<b>171</b>	<b>309</b>	25	45	70	452,0 %

Indicadores operativos	2014	2013	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	61.697	58.339	5,8 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	49.025	46.084	6,4 %
Coficiente de ocupación (%)	79,5	79,0	0,5pts
Toneladas-kilómetros transportadas (TKT, millones)	1.430	1.503	(4,9)%
Cifras de pasajeros (miles)	18.427	16.770	9,9 %
Toneladas de carga transportadas (miles)	236	245	(3,7)%
Despegues (miles)	143.987	135.619	6,2 %
Horas bloque (horas)	413.669	396.554	4,3 %
Plantilla media equivalente	58.814	59.026	(0,4)%
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	8,95	8,60	4,1%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	7,12	6,80	4,7%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	18,74	18,36	2,1%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	2,38	2,53	(5,9)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	5,32	5,10	4,3%
Coste total / AKO (céntimos de €)	7,71	7,63	1,0%

## Análisis financiero:

### Datos de IATA sobre el crecimiento del mercado

En 2014, el coeficiente de ocupación del sector se situó en el 79,7%, debido no tanto a los incrementos de capacidad como al mayor crecimiento de la demanda. Los coeficientes de ocupación internacionales mostraron una tendencia a la baja durante el año, debido especialmente a los fuertes aumentos de la capacidad en las compañías de Asia-Pacífico. Además, se produjo un ligero descenso de la confianza empresarial a finales de 2014 que afectó los viajes internacionales en algunos mercados.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014	Capacidad AKO	Tráfico PKT	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Internacional	6,4%	6,1%	79,2	(0,1) pts
Doméstico	4,3%	5,4%	80,6	+0,7 pts
<b>Total mercado</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,9%</b>	<b>79,7</b>	<b>+0,2 pts</b>

### Capacidad de IAG

En 2014, IAG aumentó su capacidad, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), en un 9,3%. Este incremento se produjo en todas las regiones y reflejó el efecto anual completo de Vueling, la reapertura de rutas en el marco del Plan de Futuro de Iberia y los cambios en la red de British Airways, que incluyeron un mayor número de asientos en la nueva flota y un mayor número de vuelos con aviones de sustitución más eficientes. En toda la red, el coeficiente de ocupación para el conjunto del año fue del 80,4%, una cifra que, si bien supone un descenso de 0,4 puntos en comparación con el año anterior, sigue siendo superior a la media sectorial del 79,7% de IATA.

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014	% de la red total en AKO	AKO incr./ (dism.)	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	6,8%	+21,6%	77,3	+1,6 pts
Europa	22,1%	+18,6%	78,1	+0,5 pts
Norteamérica	29,2%	+6,0%	83,1	(1,5) pts
Latinoamérica y Caribe	17,4%	+4,1%	81,4	(1,2) pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	15,8%	+5,3%	77,9	+0,4 pts
Asia-Pacífico	8,7%	+8,1%	82,1	+0,7 pts
<b>Total de la red</b>	<b>100%</b>	<b>+9,3%</b>	<b>80,4</b>	<b>(0,4) pts</b>

### Segmentos de mercado

En 2014, los aumentos de la capacidad de IAG en los mercados **Domésticos y Europeos** reflejan:

- El impacto anual completo de Vueling como parte del Grupo IAG y el crecimiento interanual de su red;
- El aumento de las frecuencias y los nuevos destinos de Iberia en el marco de su *Plan de Futuro*; y
- Aviones de sustitución más eficientes para British Airways en Londres Gatwick y Londres City, aumentando frecuencias y nuevas rutas.

Aunque los mercados domésticos y europeos contaron con una gran competencia, nuestros coeficientes de ocupación mejoraron en ambas regiones, pero siguen siendo inferiores a la media europea anunciada por IATA, debido a la creciente presencia de aerolíneas de bajo coste.

**Norteamérica** sigue representando la mayor parte de la red de IAG y presenta el coeficiente de ocupación más alto. En British Airways, el incremento de la capacidad provino fundamentalmente del mayor número de asientos de los aviones; con el Airbus A380 volando a Washington D.C. y Los Ángeles, y el Boeing 787 realizando rutas como Newark, Filadelfia y Toronto. En Iberia, el incremento de la capacidad responde al aumento de las frecuencias a Chicago y Nueva York. El coeficiente de ocupación de IAG en Norteamérica descendió 1,5 puntos, en sintonía con el descenso interanual anunciado por IATA. A pesar del descenso de los volúmenes, nuestros ingresos unitarios mejoraron.

El incremento de la capacidad en **Latinoamérica y el Caribe** es consecuencia del aumento de las frecuencias a Brasil y México, tanto de British Airways como de Iberia. En el marco de su *Plan de Futuro*, Iberia también reabrió rutas como Santo Domingo y Montevideo y aumentó las frecuencias a Panamá. El coeficiente de ocupación de esta región disminuyó, aunque continúa siendo elevado y se sitúa en el 81,4%.

En **África, Oriente Medio y Sur de Asia**, el aumento de la capacidad responde fundamentalmente a la incorporación de aviones con un mayor número de asientos, como el Airbus A380 en la ruta de Johannesburgo, y al incremento de las frecuencias a Accra. British Airways e Iberia redujeron el número de vuelos al norte y oeste de África debido a la menor demanda a consecuencia de la crisis del ébola y la agitación política. El coeficiente de ocupación mejoró 0,4 puntos.

En **Asia-Pacífico**, el crecimiento de la capacidad se debió al efecto anual completo de las rutas incorporadas el año pasado y la introducción del Airbus A380 en la ruta a Hong Kong. En 2014, las rutas a Hyderabad y Chennai aumentaron su capacidad tras la incorporación de aviones con un mayor número de asientos, como el Boeing 787. Los coeficientes de ocupación aumentaron hasta el 82,1%, la segunda mejor región en la red de IAG.

## Adquisiciones

Los resultados de 2014 incluyen a Vueling durante el ejercicio completo. Sin embargo, el periodo comparativo sólo incluye los resultados de Vueling desde la fecha de adquisición el 26 de abril de 2013.

## Ingresos

### *Ingresos de pasaje*

Los ingresos de pasaje del Grupo crecieron un 9,6% en el ejercicio, con un incremento de la capacidad del 9,3%. A tipos de cambio constantes, el incremento fue del 8,7% y los ingresos unitarios descendieron apenas un 0,4%. El Grupo transportó 77 millones de pasajeros, un 15% más que en 2013.

En el conjunto del Grupo, los ingresos de pasaje se caracterizaron por la evolución plana de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados) a tipos de cambio constantes y por un leve descenso de 0,4 puntos en el coeficiente de ocupación. La evolución del *yield* de pasaje fue más sólida en Londres, donde aumentó un 1,6% gracias a la recuperación continua de la economía británica, que creció un 2,6%. Los *yields* de pasaje en Madrid y Barcelona descendieron aproximadamente un 3% durante el año, pero registraron mejoras en el cuarto trimestre con el inicio de la recuperación económica española.

Por mercados, la evolución de los ingresos en Norteamérica fue la mejor, reflejando la confianza de los consumidores. Por su parte, los mercados europeos y domésticos registraron leves descensos en los ingresos unitarios, debido a la competencia y a los cambios en la capacidad de IAG. El Mundial de Fútbol, la agitación política, el ébola y el ajuste de la capacidad en Venezuela tuvieron un ligero efecto dilutivo en los ingresos de Latinoamérica, África y Oriente Medio.

### *Ingresos de carga*

En abril de 2014, IAG Cargo abandonó su negocio de aviones cargueros de largo radio y formó una alianza con Qatar Airways para comprar capacidad en sus aviones de carga. Aunque el nuevo modelo operativo reduce los ingresos totales de carga registrados, es más flexible y genera mejores márgenes, manteniendo la ruta comercial clave entre Hong Kong y Europa. Los ingresos de carga del ejercicio descendieron un 7,5% (6,6% a tipos de cambio constantes). Excluyendo el negocio de aviones cargueros de largo radio, el volumen, medido en toneladas-kilómetro transportadas (TKT) creció un 6,7%, pero debido al exceso de capacidad en el mercado, el *yield* subyacente por TKT descendió un 3,2% a tipos de cambio constantes.

### *Otros ingresos*

En este apartado se incluye el programa BA Holidays, los ingresos de mantenimiento y *handling* a terceros y algunos aspectos del programa de fidelización de clientes Avios. Excluyendo el efecto adverso sobre los ingresos de *handling* y mantenimiento del Grupo derivado de la consolidación de Vueling, la partida de otros ingresos aumentó aproximadamente un 10%. La mitad de esta mejora corresponde al crecimiento de BA Holidays y el resto procede fundamentalmente de la recuperación de las actividades de mantenimiento y *handling* de Iberia. Los resultados del programa de fidelización de clientes Avios también están aumentando, gracias al incremento del valor razonable de los puntos y a una mejora subyacente. Se registró un cargo excepcional de 67 millones de euros en los ingresos totales en el cuarto trimestre de 2013.

## Gastos antes de partidas excepcionales

### *Gastos de personal*

Los gastos de personal aumentaron un 4,9%. A tipos de cambio constantes, los gastos de personal crecieron un 2,2%, mientras que en base unitaria, disminuyeron un 6,7%. El número medio de empleados del Grupo se situó en 59.484 personas (medido como plantilla media equivalente PME) un descenso del 1,0% frente al año anterior, debido a las reducciones de plantilla derivadas del Acuerdo de Mediación alcanzado por Iberia el año pasado.

En 2014, Iberia alcanzó nuevos acuerdos laborales a largo plazo con todos los colectivos de trabajadores, lo que se tradujo en unos gastos de reestructuración de plantilla adicionales de 260 millones de euros, registrados como partida excepcional. El nuevo acuerdo posibilitaría 1.427 bajas además de las 3.141 contempladas originalmente en el Acuerdo de Mediación. En British Airways se pusieron en marcha varias iniciativas de eficiencia, como el de flota mixta y otras mejoras de productividad. Vueling incrementó su productividad en paralelo a su crecimiento, si bien se registraron ciertos incrementos de los costes unitarios, como los gastos de pernoctación en rutas internacionales y la inflación salarial en el marco de su nuevo convenio colectivo para la tripulación. La productividad del Grupo aumentó un 10,4%, con mejoras en todas las aerolíneas.

### *Gastos de combustible y derechos de emisión*

Los costes totales de combustible crecieron un 0,6% (0,9% a tipos de cambio constantes), sobre un incremento de la capacidad del 9,3%. Los costes unitarios de combustible descendieron un 7,8% a tipos de cambio constantes, beneficiándose de la incorporación de aviones más eficientes, la mejora de los procedimientos operativos y la caída de los precios de los combustibles netos de coberturas.

La reducción del consumo de combustible por AKO aportó la mitad de la mejora de los costes unitarios durante el año. Esto se debió al programa de renovación de la flota, por el que se incorporaron modelos de aviones más eficientes, como el Airbus A380 y la familia de Airbus A320 y el Boeing 787. Además, British Airways e Iberia implantaron procedimientos durante el despegue y aterrizaje que redujeron el consumo de combustible.

Durante los nueve primeros meses del año, el impacto del tipo de cambio del dólar estadounidense sobre los costes de combustible después de coberturas fue positivo para el Grupo frente a la libra esterlina y el euro. Sin embargo, la revalorización del dólar estadounidense a finales de año provocó un impacto cambiario neto adverso en el combustible durante el cuarto trimestre.

### *Gastos asociados a proveedores*

Los gastos totales del ejercicio asociados a proveedores aumentaron un 6,0%. A tipos de cambio constantes y en base unitaria, los gastos asociados a proveedores se redujeron un 4,4%. Esto se debió a dos factores principales: la mejora de la productividad y la eficiencia en todo el Grupo, y el efecto de la consolidación de Vueling dentro del Grupo (aprox. 2 puntos).

La evolución de los gastos unitarios asociados a proveedores fue positiva, con mejoras en British Airways e Iberia y sin variaciones en Vueling. A través de las iniciativas de reducción de costes, las compras conjuntas y las ventajas continuadas del programa de sinergias, se consiguieron ahorros en gastos de catering, salas VIP y mantenimiento.

#### *Por categoría de gasto:*

Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación aumentaron un 6,8%, con un efecto cambiario negativo de 1,5 puntos. La retirada de los aviones de carga redujo los costes del ejercicio en 1,5 puntos. El negocio BA Holidays incrementó los costes aprox. 3 puntos, con mejoras en el apartado de Otros ingresos. El incremento subyacente está vinculado al aumento de la capacidad.

Las Tasas de aterrizaje y navegación aumentaron un 9,4%, con un efecto cambiario adverso de 1 punto. El incremento ligado a la inflación se situó en un promedio del 2,5% en todo el Grupo, mientras que la retirada de los aviones de carga mejoró los costes alrededor de 1 punto. El resto del incremento corresponde al aumento de la capacidad.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota aumentaron un 3,2%, con un efecto cambiario negativo de 1 punto. La retirada de los aviones de carga y el efecto de la consolidación de Vueling mejoraron los costes en aprox. 8 puntos. En el cuarto trimestre, se registró una provisión de 28 millones de euros (aprox. 2 puntos) por obsolescencia de repuestos. El resto del incremento subyacente se debe al mayor número de aviones y horas de vuelo, al crecimiento del mantenimiento para terceros y a la inflación.

Los gastos de Propiedad, TI y otros gastos crecieron un 0,5%, pero descendieron excluyendo el efecto de los tipos de cambios, lo que refleja el compromiso del Grupo con el control de costes. Los costes de venta aumentaron un 9,4%, con 1 punto de efecto cambiario adverso, debido principalmente al mayor número de reservas de pasajeros.

#### *Costes de propiedad*

Los costes de propiedad del Grupo aumentaron un 17,4%, con 3 puntos de efecto cambiario adverso. Este aumento se debió a un mayor cargo por depreciación en relación con los Boeing 747 como consecuencia de la reducción de su vida útil estimada, con un impacto interanual de 81 millones de euros (aprox. 6 puntos). El incremento subyacente de los costes de propiedad del 6,5% refleja la inflación y un aumento de los aviones en propiedad y alquilados.

#### *Resultado de las operaciones*

El beneficio de las operaciones del Grupo, antes de partidas excepcionales, fue de 1.390 millones de euros en el ejercicio, lo que supone una mejora de 620 millones de euros frente al ejercicio anterior. Esta mejora es consecuencia del enfoque del Grupo a la hora de abordar los incrementos significativos de capacidad derivados de la entrega de nuevos aviones y de las oportunidades de mercado, con un impacto negativo mínimo sobre los ingresos unitarios (a tipos de cambio constantes), beneficiándose al mismo tiempo de mejoras en la productividad, ahorros en costes excluido el combustible y menores costes de combustible netos de coberturas.

#### *Gastos no operativos*

Los gastos no operativos netos después de partidas excepcionales se situaron en 201 millones de euros, esto representó un descenso frente a los 300 millones de euros registrados el año pasado. Este descenso se debe a:

- Los menores costes netos de financiación desde la conversión de la emisión de bonos por importe de 350 millones de libras, que redujo los costes en 60 millones de euros;
- La reducción de 49 millones de euros de los gastos financieros netos de pensiones, debido a la disminución del déficit;
- El aumento de 91 millones de euros en las ganancias por enajenaciones de activos financieros disponibles para la venta, fundamentalmente Amadeus;

#### *Compensado por:*

- Pérdidas no clasificadas como coberturas y gastos de conversiones de préstamos que suponen una variación de 131 millones de euros frente a la situación crediticia del año anterior.

#### *Impuestos*

La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en el Reino Unido o en España. En 2014, el tipo impositivo registrado en el Reino Unido se redujo al 21% (2013: se redujo del 24% al 23%), mientras que el tipo impositivo en España fue del 30% (2013: 30%).

Excluyendo el impacto de la variación del tipo impositivo en España y el reconocimiento de un activo por impuesto diferido en relación con pérdidas de periodos anteriores, el tipo impositivo efectivo del Grupo durante el año fue de 22% (2013: 8%). El crédito fiscal fue de 175 millones de euros (2013: cargo de 76 millones de euros).

#### *Beneficio después de impuestos y ganancias por acción*

El beneficio después de impuestos y partidas excepcionales del Grupo se situó en 1.003 millones de euros (2013: 147 millones de euros), con un beneficio de 48,2 céntimos de euro por acción (2013: 6,4) y un beneficio diluido de 46,4 céntimos de euro por acción (2013: 6,3).

#### *Partidas excepcionales*

Para ver una lista completa de las partidas excepcionales, consulte la nota 3 de los estados financieros. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales relevantes registradas.

En 2014, el cargo excepcional neto en el beneficio de las operaciones fue de 361 millones de euros (2013: 243 millones de euros). El cargo excepcional del ejercicio incluye 260 millones de euros de gastos de reestructuración de plantilla relacionados con el acuerdo laboral de Iberia y un cargo por diferencias de cambio de 180 millones de euros relacionado con los fondos mantenidos en Venezuela, compensado parcialmente por la reversión del deterioro de la Marca Iberia por importe de 79 millones de euros.

Se reconoció una partida excepcional no operativa por las ganancias de 83 millones de euros con la venta de Amadeus y por el reconocimiento de activos por impuesto diferido, una vez descontados los demás efectos fiscales sobre las partidas excepcionales, por un total de 413 millones de euros.

En 2013, el cargo excepcional incluyó unos gastos por reestructuración de plantilla en Iberia de 268 millones de euros, compensados parcialmente por la reducción de las obligaciones por prestaciones a empleados estadounidenses en British Airways, cifrada en 170 millones de euros. Iberia también contabilizó costes de reestructuración de flota de 44 millones de euros. El Grupo reconoció un crédito neto por combinaciones de negocios de 5 millones de euros relacionado con Iberia y Vueling. Además, se registró un cargo en los ingresos de 106 millones de euros relacionado con el momento de reconocimiento de ingresos diferidos. Se reconoció una pérdida no operativa por adquisiciones de 17 millones de euros.

#### *Tipos de cambio*

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 de British Airways de la libra esterlina, a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro, afectó a los resultados presentados. British Airways representa aproximadamente el 70% de los ingresos y gastos de explotación del Grupo, lo que provoca importantes variaciones interanuales. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente de la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. Los tipos de cambio usados por el Grupo y el efecto estimado de la conversión y los tipos de cambio de las transacciones sobre el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales se muestran a continuación. A tipos de cambio constantes, el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales habría sido de 1.459 millones de euros, 69 millones de euros más que el beneficio de las operaciones presentado por el Grupo.

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

Millones de euros	Incr./ (dism.)
<b>Ingresos declarados</b>	
Efecto de las conversiones	688
Efecto de las transacciones	(523)
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	165
<b>Gastos operativos declarados</b>	
Efecto de las conversiones	(612)
Efecto de las transacciones	378
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos operativos	(234)
<b>Beneficio de las operaciones declarado</b>	
Efecto de las conversiones	76
Efecto de las transacciones	(145)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	(69)

	2014	Incr./ (dism.)
<b>Conversión</b>		
GBP a EUR	1,27	6,7%
<b>Transacción</b>		
GBP a EUR	1,24	5,1%
EUR a USD	1,34	0,8%
GBP a USD	1,65	5,8%



## Resultados financieros por Marca

El beneficio de las operaciones de British Airways fue de 975 millones de libras, 324 millones de libras más que en el ejercicio anterior. British Airways continuó con su programa de renovación de flota, por el que se recibieron otros cinco Airbus A380 y cuatro Boeing 787. El incremento en el número de asientos de estos aviones contribuyó en parte al incremento del 5,9% de la capacidad durante el año. Los sólidos resultados de British Airways se deben al aumento de los ingresos y la buena evolución de los costes.

El beneficio de las operaciones de Iberia fue de 50 millones de euros, una mejora de 216 millones de euros sobre el ejercicio anterior. Iberia realizó notables progresos durante el año, reanudando servicios y lanzando nuevas rutas. La capacidad aumentó un 3,6% durante el año y los ingresos no experimentaron variaciones, lo que refleja la fuerte competencia del mercado. En el plano de los costes, Iberia redujo los costes de personal, combustible y proveedores, lo que ilustra el progreso de su Plan de Futuro y sus 30 iniciativas en las principales áreas.

El beneficio de las operaciones de Vueling fue de 141 millones de euros, 2 millones de euros más que en el ejercicio anterior. En 2014, Vueling se centró en crecer de forma flexible; así, incrementó la capacidad un 24%, abrió nuevas bases en Bruselas y Roma y firmó un nuevo convenio colectivo con los tripulantes. Vueling incorporó 20 nuevos aviones a finales de año, lo que situó su flota total en 88 aeronaves. Los ingresos crecieron un 22,0% y el margen operativo fue del 8,2%.

	British Airways millones de libras		Iberia millones de euros		Vueling millones de euros	
	2014	Incr./ (dism.)	2014	Incr./ (dism.)	2014	Incr./ (dism.)
AKO	170.917	5,9%	54.328	3,6%	26.686	24,2%
Coefficiente de ocupación (%)	81,0	(0,3) pts	78,6	(0,5) pts	80,4	0,8 pts
Ingresos de pasaje	10.452	3,2%	3.178	(0,7)%	1.725	22,0%
Ingresos de carga	598	(13,2)%	253	(3,1)%	-	-
Otros ingresos	669	10,9%	837	8,3 %	-	-
<b>Ingresos totales</b>	<b>11.719</b>	<b>2,6%</b>	<b>4.268</b>	<b>0,8 %</b>	<b>1.725</b>	<b>22,0%</b>
Gastos de combustible y cargos sobre emisiones	3.515	(6,4)%	1.156	(4,8)%	488	20,5%
Gastos de personal	2.461	2,9%	1.035	(9,9)%	156	31,1%
Gastos asociados a proveedores	3.857	1,1%	1.575	(1,1)%	755	23,8%
<b>EBITDAR</b>	<b>1.886</b>	<b>29,4%</b>	<b>502</b>	<b>80,6 %</b>	<b>326</b>	<b>16,4%</b>
Costes de propiedad	911	12,9%	452	1,8 %	185	31,2%
<b>Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>975</b>	<b>49,8%</b>	<b>50</b>	<b>130,1%</b>	<b>141</b>	<b>1,4 %</b>
Yield de pasaje (peniques o céntimos/AKO)	7,55	(2,1)%	7,45	(3,4)%	8,04	(2,8)%
Ingresos unitarios de pasaje (peniques o céntimos/AKO)	6,12	(2,4)%	5,85	(4,1)%	6,46	(1,8)%
<b>Total ingresos unitarios (peniques o céntimos/AKO)</b>	<b>6,86</b>	<b>(3,0)%</b>	<b>7,86</b>	<b>(2,7)%</b>	<b>6,46</b>	<b>(1,8)%</b>
Costes unitarios de combustible (peniques o céntimos/AKO)	2,06	(11,6)%	2,13	(8,2)%	1,83	(2,9)%
Costes unitarios excluido el combustible (peniques o céntimos/AKO)	4,23	(2,7)%	5,64	(7,2)%	4,11	1,3 %
<b>Total costes unitarios (peniques o céntimos/AKO)</b>	<b>6,29</b>	<b>(5,7)%</b>	<b>7,76</b>	<b>(7,5)%</b>	<b>5,94</b>	<b>-</b>

## **Balance**

### *Inmovilizado material e inmovilizado inmaterial*

El incremento del inmovilizado material en 2014 responde fundamentalmente a la inversión del Grupo en aviones. En el balance, la flota incluye:

- La entrega de 15 nuevos aviones, entre ellos cinco Airbus A380, cuatro Boeing B787, dos Boeing B777-300, tres Airbus A320 y un Embraer E190;
- Anticipos pagados relacionados con entregas futuras;
- Efecto positivo de conversión de moneda, compensado por
- Sale and lease back de tres aviones; y
- Depreciación.

El incremento del inmovilizado inmaterial está relacionado fundamentalmente con nuevos programas informáticos y la reversión del deterioro de la Marca.

### *Otros activos no corrientes*

Los activos del plan de pensiones de prestación definida de British Airways aumentaron en 400 millones de euros por la subida de los tipos de interés, compensada por la venta de la inversión de Iberia en Amadeus.

### *Patrimonio neto*

En 2014, el patrimonio neto disminuyó 424 millones de euros debido a movimientos en otras reservas. El beneficio después de impuestos del Grupo fue de 1.003 millones de euros, compensado por movimientos adversos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja por importe de aproximadamente 1.235 millones de euros relacionados principalmente con el descenso de los precios del combustible, un descenso neto debido principalmente a la venta de Amadeus trasladado a la Cuenta de resultados, un aumento de las obligaciones por prestaciones post-empleo de 400 millones de euros por la disminución de las tasas de los bonos corporativos y un efecto favorable por conversión de moneda de 168 millones de euros por la debilidad del euro.

### *Otros pasivos no corrientes*

Los pasivos no corrientes crecieron debido al aumento de las obligaciones de prestación definida de British Airways, al aumento de los pasivos netos por derivados por el descenso de los precios del combustible y al aumento de las provisiones para los cargos de reestructuración de Iberia del ejercicio corriente. Estos impactos se compensaron parcialmente con una reducción del saldo de pasivos fiscales diferidos por el reconocimiento de los activos por impuestos diferidos de Iberia.

Para información sobre efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, y deudas financieras con intereses a largo plazo, consulte la sección Liquidez y recursos de capital.

## **Liquidez y recursos de capital**

La fuente principal de liquidez para el Grupo durante los dos últimos ejercicios ha sido el efectivo generado por las operaciones.

En 2014, el flujo de efectivo de las operaciones aumentó hasta 1.862 millones de euros, frente a 1.218 millones de euros en el ejercicio anterior. La mejora durante el año es proporcional al incremento de los resultados de las operaciones conseguido por el Grupo. Los flujos de efectivo procedentes de las actividades de explotación son después de los pagos realizados a planes de pensiones por valor de 409 millones de euros y después de pagos de intereses e impuestos por valor de 277 millones de euros.

### *Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión*

El Grupo invirtió 2.600 millones de euros en activos fijos durante el año, representados fundamentalmente por operaciones de flota, y aumentó sus depósitos remunerados a corto plazo en 1.400 millones de euros. La venta de la inversión de Iberia en Amadeus generó unos fondos netos de 572 millones de euros.

### *Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación*

Los fondos del Grupo procedentes de préstamos a largo plazo están relacionados con la entrega de aviones durante el año e incluyen una disposición de 431 millones de dólares de los *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC) emitidos en 2013. Además, se realizaron reembolsos de deuda por importe de 1.000 millones de euros durante el año.

### *Efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados*

A 31 de diciembre, la posición de tesorería del Grupo había aumentado 1.311 millones de euros, procedentes de las actividades de explotación del Grupo y la venta de Amadeus. Los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación cubrieron la amortización de préstamos, incluyendo arrendamientos financieros, financiaron la adquisición de activos de flota y distintos de flota y contribuyeron al aumento del efectivo durante el ejercicio corriente.

### *Gestión del riesgo de liquidez*

En cada sociedad operativa se mantienen unos niveles de efectivo adecuados. La posición de tesorería al 31 de diciembre de 2014 comprendía 3.206 millones de euros de British Airways, 870 millones de euros de Iberia, 651 millones de euros de Vueling y 217 millones de euros de la matriz y otras sociedades del Grupo.

Además, el Grupo disponía de líneas de financiación generales y líneas de financiación de aviones garantizadas (fundamentalmente en dólares) sin utilizar por valor equivalente de 2.975 millones de euros (2013: 3.686 millones de euros). El Grupo también contaba con líneas de descubierto no utilizadas por un total de 13 millones de euros (2013: 12 millones de euros) y líneas de financiación en los mercados monetarios no utilizadas por un total de 32 millones de euros (2013: 30 millones de euros).

### Gestión del riesgo de capital

Los objetivos de IAG en materia de gestión de 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 preparar al Grupo para ofrecer rentabilidades futuras a los accionistas. El Grupo hace el seguimiento de su capital usando el apalancamiento ajustado y el ratio deuda neta ajustada/EBITDAR.

El efectivo del Grupo aumentó 1.311 millones de euros durante el año, gracias a la mejora del flujo de efectivo de las operaciones. La financiación neta aumentó 1.000 millones de euros y refleja la disposición de los EETC restantes y la refinanciación del Iberbond. Incluyendo los movimientos cambiarios adversos y otros movimientos no monetarios por valor de 495 millones de euros, la deuda neta del Grupo aumentó 184 millones de euros. La deuda neta ajustada creció 380 millones de euros, en respuesta al incremento de la deuda neta y los arrendamientos operativos adicionales fuera de balance.

Excluyendo la reevaluación de las obligaciones de prestaciones a empleados, el patrimonio neto total ajustado de IAG durante el año apenas experimentó variaciones, y el beneficio después de impuestos se compensó con los movimientos en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja. Combinado con el aumento de la deuda neta ajustada, el apalancamiento ajustado se incrementa 1 punto hasta el 51%. El ratio deuda neta ajustada/EBITDAR mejora 0,6 hasta 1,9 veces.

### Deuda neta

Millones de euros	2014	2013	Incr./ (dism.)
Disminución en efectivo y activos líquidos equivalentes durante el ejercicio (excluyendo Combinaciones de negocios)	(13)	(114)	101
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo	1.324	532	792
Fondos netos adquiridos mediante Combinaciones de negocios	-	306	(306)
<b>Aumento de efectivo después de diferencias de cambio</b>	<b>1.311</b>	<b>724</b>	<b>587</b>
Salida de flujos de efectivo netos por pago de deuda y arrendamientos financieros	1.009	677	332
Nuevos préstamos y arrendamientos financieros	(2.009)	(1.529)	(480)
<b>Aumento de la deuda neta como consecuencia de los flujos de caja de financiación</b>	<b>(1.000)</b>	<b>(852)</b>	<b>(148)</b>
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(495)	528	(1.023)
(Aumento)/disminución de la deuda neta durante el ejercicio	(184)	400	(584)
Deuda neta a 1 de enero	(1.489)	(1.889)	400
<b>Deuda neta a 31 de diciembre</b>	<b>(1.673)</b>	<b>(1.489)</b>	<b>(184)</b>

### Compromisos de inversión y acuerdos fuera de balance

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado ascendió a 9.027 millones de euros (2013: 8.745 millones de euros) en el conjunto del Grupo. La mayor parte de esta inversión es en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2021 en relación con 88 aviones de la familia Airbus A320, 34 Boeing 787, 26 Airbus A350, ocho Airbus A330 y cuatro Airbus A380.

IAG no posee otros acuerdos de financiación fuera de balance que actualmente tengan o que sea razonablemente probable que tengan un efecto sustancial futuro en la situación financiera, en los cambios de la situación financiera, en los resultados de las operaciones, en la liquidez, en las inversiones o en los recursos de capital del Grupo.

## Marco estratégico

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

- Ganaremos clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportaremos una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraeremos y desarrollaremos a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionaremos una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservaremos la identidad cultural y las marcas de las aerolíneas individuales.

Al cumplir nuestra misión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector, a establecer nuevos estándares de excelencia y a proporcionar sostenibilidad, seguridad y crecimiento.

Los seis objetivos estratégicos clave de IAG son:

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

## Principales riesgos e incertidumbres

El Informe y Cuentas Anuales de 2013 mencionan un riesgo de represalias por parte de los gobiernos de fuera de la UE en el caso de que la UE amplíe su Sistema de Comercio de Emisiones (EU ETS) desde únicamente los vuelos dentro de la UE a todos los vuelos que entren en el espacio aéreo de la UE. Este riesgo quedó mitigado en 2014 después de que la UE restringiera el EU ETS a los vuelos intraeuropeos hasta finales de 2016. La decisión de la UE fue en respuesta a los avances realizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) en la confección de una hoja de ruta para un mecanismo de mercado internacional que aborde las emisiones de la aviación.

El Informe y Cuentas Anuales de 2013 mencionan riesgos residuales vinculados al Plan de Transformación de Iberia, en relación con la aprobación de los acuerdos negociados por parte de la asamblea general sindical, y la refinanciación de 16 aviones Airbus A320. Durante 2014, se obtuvo la preceptiva aprobación de los sindicatos y se llevó a cabo con éxito la refinanciación de los aviones.

Iberia sigue teniendo problemas para repatriar los saldos de tesorería mantenidos en Venezuela; así, todos los saldos relativos a los cobros de 2013 y siete meses de 2014 están retenidos en Venezuela. Se ha reconocido un cargo excepcional en el año, por el que se reevalúa este saldo de tesorería para reflejar mejor la realidad económica, que se explica en la nota 3.

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

Estados Financieros Resumidos Consolidados no auditados del ejercicio  
1 de enero de 2014 - 31 de diciembre de 2014

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Ejercicio 2014			Ejercicio 2013		
	Antes de partidas excepcionales 2014	Partidas excepcionales	Total 2014	Antes de partidas excepcionales 2013	Partidas excepcionales	Total 2013
Ingresos de pasaje	17.825		17.825	16.264	(106)	16.158
Ingresos de carga	992		992	1.073		1.073
Otros ingresos	1.353		1.353	1.338		1.338
<b>Total ingresos</b>	<b>20.170</b>		<b>20.170</b>	<b>18.675</b>	<b>(106)</b>	<b>18.569</b>
Gastos de personal	4.325	260	4.585	4.123	98	4.221
Gastos de combustible y derechos de emisión	5.987		5.987	5.951	(6)	5.945
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	2.063		2.063	1.932		1.932
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.555		1.555	1.422		1.422
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.276		1.276	1.237	15	1.252
Propiedad, TI y otros gastos	927		927	922	5	927
Gastos comerciales	859		859	785		785
Depreciación, amortización y deterioro	1.196	(79)	1.117	1.006	8	1.014
Gastos de arrendamiento operativo de flota	551		551	482	17	499
Diferencias de tipo de cambio	41	180	221	45		45
Gastos totales de las operaciones	18.780	361	19.141	17.905	137	18.042
<b>Beneficio de las operaciones</b>	<b>1.390</b>	<b>(361)</b>	<b>1.029</b>	<b>770</b>	<b>(243)</b>	<b>527</b>
Gastos financieros	(237)		(237)	(301)		(301)
Ingresos financieros	32		32	31		31
(Cargos)/abonos por conversión de préstamos en moneda extranjera	(27)		(27)	12		12
(Pérdida)/beneficio de derivados no clasificados como de cobertura	(49)		(49)	43		43
Ganancia neta correspondiente a activos financieros disponibles para la venta	10	83	93	2		2
Participación en resultados después de impuestos de empresas asociadas	2		2	(8)		(8)
Pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones	(11)		(11)	(9)	(17)	(26)
Cargo financiero neto correspondiente a pensiones	(4)		(4)	(53)		(53)
Beneficio antes de impuestos de operaciones continuadas	1.106	(278)	828	487	(260)	227
Impuestos	(238)	413	175	(57)	(19)	(76)
Beneficio después de impuestos de operaciones continuadas	868	135	1.003	430	(279)	151
Pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas	-		-	-	(4)	(4)
<b>Beneficio después de impuestos del ejercicio</b>	<b>868</b>	<b>135</b>	<b>1.003</b>	<b>430</b>	<b>(283)</b>	<b>147</b>
Atribuible a:						
Accionistas de la matriz	847		982	405		122
Socios externos	21		21	25		25
	868		1.003	430		147
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>						
De operaciones continuadas	41,6		48,2	21,3		6,6
De operaciones discontinuadas	-		-	-		(0,2)
Del beneficio del ejercicio	41,6		48,2	21,3		6,4
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>						
De operaciones continuadas	40,2		46,4	20,8		6,5
De operaciones discontinuadas	-		-	-		(0,2)
Del beneficio del ejercicio	40,2		46,4	20,8		6,3

**ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO**

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de caja:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	<b>(1.235)</b>	(203)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	<b>357</b>	36
Activos financieros disponibles para la venta:		
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable	<b>29</b>	297
Reclasificados y registrados en beneficio neto	<b>(359)</b>	(3)
Diferencias de cambio	<b>168</b>	(20)
 <i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	<b>(394)</b>	521
Otro resultado global total reconocido del ejercicio, neto de impuestos	<b>(1.434)</b>	628
Beneficio después de impuestos del ejercicio	<b>1.003</b>	147
<b>Resultado total reconocido del ejercicio</b>	<b>(431)</b>	775
 El resultado total es atribuible a:		
Accionistas de la matriz	<b>(452)</b>	750
Socios externos	<b>21</b>	25
	<b>(431)</b>	775
 Resultado total reconocido atribuible a accionistas proveniente de:		
Operaciones continuadas	<b>(452)</b>	754
Operaciones discontinuadas	-	(4)

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

**BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO**

Millones de euros	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2013
<b>Activo no corriente</b>		
Inmovilizado material	11.784	10.228
Inmovilizado inmaterial	2.438	2.196
Inversiones en empresas asociadas	27	25
Activos financieros disponibles para la venta	84	1.092
Activos derivados de retribuciones a empleados	855	485
Instrumentos financieros derivados	80	35
Activos por impuesto diferido	769	501
Otros activos no corrientes	188	197
	<b>16.225</b>	<b>14.759</b>
<b>Activo corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	18	12
Existencias	424	411
Deudores comerciales	1.252	1.196
Otros activos corrientes	611	631
Instrumentos financieros derivados	178	135
Otros depósitos remunerados a corto plazo	3.416	2.092
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.528	1.541
	<b>7.427</b>	<b>6.018</b>
<b>Total activo</b>	<b>23.652</b>	<b>20.777</b>
<b>Fondos propios</b>		
Capital suscrito	1.020	1.020
Prima de emisión	5.867	5.867
Acciones propias	(6)	(42)
Otras reservas	(3.396)	(2.936)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>3.485</b>	<b>3.909</b>
Socios externos	308	307
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.793</b>	<b>4.216</b>
<b>Pasivo no corriente</b>		
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.904	4.535
Obligaciones de retribuciones a empleados	1.324	738
Pasivo por impuesto diferido	278	884
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	1.967	1.796
Instrumentos financieros derivados	359	66
Otros pasivos a largo plazo	226	225
	<b>10.058</b>	<b>8.244</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Componente corriente de la deuda a largo plazo	713	587
Acreedores y otras cuentas por pagar	3.281	3.297
Ingresos diferidos por venta de billetes	3.933	3.496
Instrumentos financieros derivados	1.313	528
Impuesto corriente por pagar	57	11
Provisiones destinadas a riesgos y gastos	504	398
	<b>9.801</b>	<b>8.317</b>
<b>Total pasivo</b>	<b>19.859</b>	<b>16.561</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>23.652</b>	<b>20.777</b>



## ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación</b>		
Beneficio de las operaciones <sup>(1)</sup>	1.029	527
Depreciación, amortización y deterioro	1.117	1.014
Variación del capital circulante y otros movimientos distintos de efectivo <sup>(1)</sup>	426	320
Resolución de la investigación de competencia desleal	(9)	(32)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(612)	(577)
Costes de servicio de planes de pensiones	203	205
Intereses pagados	(159)	(163)
Impuestos	(118)	(34)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones continuadas</b>	<b>1.877</b>	<b>1.260</b>
Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación de operaciones discontinuadas	(15)	(42)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>1.862</b>	<b>1.218</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	(2.622)	(2.196)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial	404	525
Fondos netos procedentes de la venta de inversiones	589	-
Efectivo adquirido de combinaciones de negocios (neto de contraprestaciones)	-	293
Intereses percibidos	37	27
Aumento de otros depósitos remunerados a corto plazo <sup>(1)</sup>	(1.352)	(593)
Dividendos percibidos	2	3
Otros movimientos de inversión	12	6
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(2.930)</b>	<b>(1.935)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de préstamos a largo plazo	2.009	1.529
Fondos procedentes del componente de patrimonio del bono convertible emitido	-	72
Amortización de préstamos	(223)	(275)
Amortización de arrendamientos financieros	(786)	(402)
Adquisición de acciones propias	(23)	(42)
Adquisición de socios externos	-	(24)
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos y otros	(20)	(20)
<b>Flujos de efectivo netos derivados de las actividades de financiación</b>	<b>957</b>	<b>838</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes	(111)	121
Diferencias netas por cambio de divisa	98	58
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	1.541	1.362
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>1.528</b>	<b>1.541</b>
<b>Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses<sup>(1)</sup></b>	<b>3.416</b>	<b>2.092</b>
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>4.944</b>	<b>3.633</b>

<sup>(1)</sup>Se ha realizado durante el ejercicio un cargo de 180 millones de euros relacionados con los fondos de Venezuela (nota 3).

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014

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

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

Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas <sup>(1)</sup>	Total fondos propios	Socios externos	Total patrimonio neto
A 1 de enero 2013	928	5.280	(17)	(1.436)	4.755	300	5.055
Reformulación	-	-	-	(2.077)	(2.077)	-	(2.077)
A 1 de enero 2013 (reformulado)	928	5.280	(17)	(3.513)	2.678	300	2.978
Total del resultado global del ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	750	750	25	775
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	30	30	-	30
Ejercicio de opciones sobre acciones	-	-	17	(9)	8	-	8
Adquisición de acciones propias	-	-	(42)	-	(42)	-	(42)
Componente de renta variable de la emisión de bonos convertibles	-	-	-	72	72	-	72
Socios externos derivados de combinaciones de negocios	-	-	-	-	-	26	26
Adquisición de socios externos	-	-	-	-	-	(24)	(24)
Emisión de acciones ordinarias vinculada a los bonos convertibles	92	587	-	(266)	413	-	413
Dividendos repartidos a titulares de valores perpetuos	-	-	-	-	-	(20)	(20)
<b>A 31 de diciembre 2013</b>	<b>1.020</b>	<b>5.867</b>	<b>(42)</b>	<b>(2.936)</b>	<b>3.909</b>	<b>307</b>	<b>4.216</b>

<sup>(1)</sup>El saldo final incluye una pérdida acumulada de 814 millones de euros (excluyendo la reformulación por pensiones: beneficios acumulados de 1.235 millones de euros).

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

1. INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

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

Las acciones de IAG se negocian en el mercado principal de valores cotizados de la Bolsa de Londres, así como en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (“las Bolsas españolas”) a través del Mercado Continuo Español (Sistema de Interconexión Bursátil Español).

Los estados financieros anuales consolidados resumidos del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 fueron formulados conforme a la NIC 34 y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 26 de febrero de 2015. Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados. El Consejo de Administración considera que el Grupo cuenta con los recursos necesarios para mantenerse en funcionamiento en el futuro previsible, y por tanto han continuado aplicando el principio de empresa en funcionamiento al elaborar los estados financieros resumidos.

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

2. POLÍTICAS CONTABLES

El Grupo ha adoptado las siguientes normas, interpretaciones y enmiendas por primera vez en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014:

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

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

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

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

Otras modificaciones derivadas de mejoras en las NIIF no afectan a las políticas contables, la posición financiera o los resultados del Grupo. El Grupo no ha adoptado anticipadamente ninguna norma, interpretación o revisión que se haya emitido pero que aún no esté vigente.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

3. PARTIDAS EXCEPCIONALES

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
Pérdidas por cambio de divisa <sup>(1)</sup>	180	-
Gastos de reestructuración - personal <sup>(2)</sup>	260	268
Gastos de reestructuración - flota <sup>(2)</sup>	-	44
Reversión del deterioro de la Marca Iberia <sup>(3)</sup>	(79)	-
Gastos de Combinación de negocios <sup>(4)</sup>	-	5
Efecto de la cobertura de flujos de efectivo previa a la adquisición <sup>(5)</sup>	-	(10)
Revisión de las prestaciones por servicios prestados pasados en EE.UU. <sup>(6)</sup>	-	(170)
Cambio en las estimaciones del programa de fidelización de clientes <sup>(7)</sup>	-	106
<b>Reconocidos como gastos de la explotación</b>	<b>361</b>	<b>243</b>
Ganancia resultante de la venta de activos disponibles para venta <sup>(8)</sup>	(83)	-
Pérdidas adquisición por fases <sup>(9)</sup>	-	17
<b>Total cargo excepcional antes de impuestos</b>	<b>278</b>	<b>260</b>
Pérdidas de operaciones discontinuadas <sup>(10)</sup>	-	4
Impuestos sobre partidas excepcionales	(144)	19
Crédito fiscal diferido neto <sup>(11)</sup>	(269)	-
<b>Total (abono)/cargo excepcional después de impuestos</b>	<b>(135)</b>	<b>283</b>

<sup>(1)</sup> *Pérdidas por cambio de divisa*

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

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

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

En febrero de 2015, el gobierno venezolano ha aprobado modificaciones en los sistemas de cambio de divisas del país a través de nuevas regulaciones en materia cambiaria. Estas modificaciones incluyen la sustitución del SICAD II con SIMADI, un nuevo mecanismo para el canje de dólares a través de agentes privados que se espera pueda competir con el mercado paralelo ilegal. El uso del nuevo tipo de SIMADI implicaría un cargo adicional. Iberia no ha utilizado el tipo de SIMADI ya que no estaba disponible en la fecha del balance.

En relación a este cargo se reconoció un crédito fiscal de 54 millones de euros.

<sup>(2)</sup> *Gastos de reestructuración*

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

Durante el ejercicio finalizado el 31 diciembre de 2013 se reconoció un gasto de reestructuración de 312 millones de euros en relación con el Plan de Transformación de Iberia. Se reconocieron costes de reestructuración de plantilla adicionales por un valor de 265 millones de euros para reflejar el mayor coste asociado a indemnizaciones por despido, según lo propuesto en el acuerdo de mediación. También se registraron unos gastos de reestructuración de 47 millones de euros asociados a la devolución de flota arrendada y a la retirada de aeronaves propias en el periodo comparativo. No se reconocieron impuestos diferidos.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

3. PARTIDAS EXCEPCIONALES continuación

<sup>(3)</sup> *Reversión del deterioro de la Marca Iberia*

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

<sup>(4)</sup> *Gastos de Combinación de negocios*

Se reconocieron gastos de transacción de 5 millones de euros en relación con la Combinación de negocios de Vueling en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

<sup>(5)</sup> *Derivados e instrumentos financieros*

El 21 de enero de 2011, Iberia tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un beneficio neto a valor de mercado de 67 millones de euros registrado en Otras reservas en el Balance de situación. El 26 de abril de 2013, Vueling tenía una cartera de coberturas de flujos de caja con un valor de mercado neto próximo a cero registrado en la partida Otras reservas del Balance de situación. Al liquidarse estas posiciones de cobertura de flujos de caja, Iberia y Vueling reclasificarán el impacto de Otras reservas en la Cuenta de resultados.

El Grupo no reconoce los beneficios netos de la cobertura de flujos de caja previa a la adquisición en el Balance de situación, dando lugar a que a los costes de combustible y arrendamiento operativo de flota no se les descuenten los beneficios netos de la cobertura de flujos de efectivo contratados con anterioridad a la adquisición. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, esto produjo una disminución de los costes de arrendamiento operativo de flota declarados de 4 millones de euros, una disminución del gasto de combustible de 6 millones de euros y 3 millones de euros en relación a cargos fiscales.

<sup>(6)</sup> *Revisión de las prestaciones por servicios prestados en EE.UU.*

El Grupo realizó cambios en el plan de prestaciones médicas post-empleo de EE.UU. durante el año 2013 para poner en 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. Cualquier reducción de las prestaciones trae consigo el reconocimiento de una reducción en los costes cuando se produce la modificación del plan. Este cambio se ha traducido en el reconocimiento de una reducción excepcional de los costes de personal por valor de 170 millones de euros durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013, y un cargo fiscal diferido relacionado de 39 millones de euros.

<sup>(7)</sup> *Cambio en las estimaciones del programa de fidelización de clientes*

Durante el año 2013, la dirección revisó las estimaciones relacionadas con los ingresos del programa de fidelización de clientes, reconocidos en el momento del canje. Históricamente, los sistemas de información de gestión han limitado la fiabilidad del reconocimiento de ingresos en el punto de salida del vuelo. En el marco de un ejercicio en el conjunto del Grupo para revisar los programas actuales de fidelización de clientes, se han desarrollado sistemas de información para calcular mejor los ingresos que deberían diferirse hasta el momento de la salida del vuelo; estos sistemas se implantaron el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013 y dieron lugar a una reducción de los ingresos de pasaje en el ejercicio actual cifrada en 106 millones de euros y un crédito fiscal relacionado de 23 millones de euros.

<sup>(8)</sup> *Ganancia resultante de la venta de activos disponibles para venta*

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

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

<sup>(9)</sup> *Pérdidas adquisición por etapas*

Como consecuencia de la inversión inicial de Iberia en Vueling, la Combinación de negocios se realizó en varias etapas. El Grupo volvió a valorar su inversión original en Vueling al valor razonable en la fecha de adquisición, lo que dio lugar a una pérdida no monetaria de 17 millones de euros reconocida en Pérdida resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones dentro de Partidas excepcionales en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

## 3. PARTIDAS EXCEPCIONALES continuación

*(10) Pérdidas de operaciones discontinuadas*

Las pérdidas después de impuestos procedentes de las operaciones discontinuadas de bmibaby y bmi regional ascendieron a 4 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013.

*(11) Activo por impuesto diferido neto*

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

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

## 4. OPERACIONES DISCONTINUADAS

En 2014 no se registraron ingresos ni gastos de explotación en relación a operaciones discontinuadas (2013: total gastos de explotación de 4 millones de euros, derivados de costes adicionales asumidos en relación con la devolución de aviones bmibaby a empresas de leasing).

## 5. ESTACIONALIDAD

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

## 6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS

## a. Segmentos de negocio

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

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

Millones de euros	2014				Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Otras empresas del Grupo	
<b>Ingresos</b>					
Ingresos externos	14.456	3.989	1.725	-	<b>20.170</b>
Ingresos entre segmentos	37	279	-	107	<b>423</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>14.493</b>	<b>4.268</b>	<b>1.725</b>	<b>107</b>	<b>20.593</b>
Depreciación, amortización y deterioro	(1.027)	(76)	(11)	(3)	<b>(1.117)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales</b>	<b>1.215</b>	<b>50</b>	<b>141</b>	<b>(16)</b>	<b>1.390</b>
Partidas excepcionales (nota 3)	-	(361)	-	-	<b>(361)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales</b>	<b>1.215</b>	<b>(311)</b>	<b>141</b>	<b>(16)</b>	<b>1.029</b>
Gastos no operativos netos					<b>(201)</b>
<b>Beneficios antes de impuestos de operaciones continuadas</b>					<b>828</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

6. INFORMACIÓN DE SEGMENTOS continuación

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2013

Millones de euros	2013				Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Otras empresas del Grupo	
Ingresos					
Ingresos externos	13.337	4.102	1.130	-	18.569
Ingresos entre segmentos	18	128	3	84	233
Ingresos por segmento	13.355	4.230	1.133	84	18.802
Depreciación, amortización y deterioro	(851)	(154)	(5)	(4)	(1.014)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones antes de partidas excepcionales	762	(166)	168	6	770
Partidas excepcionales (nota 3)	68	(316)	-	5	(243)
Beneficio/(pérdida) de las operaciones después de partidas excepcionales	830	(482)	168	11	527
Gastos no operativos netos					(300)
Beneficios antes de impuestos de operaciones continuadas					227

b. Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
Reino Unido	6.931	6.085
España	3.203	2.839
EE.UU.	2.893	2.677
Resto del mundo	7.143	6.968
	<b>20.170</b>	<b>18.569</b>

**Activos por área**

A 31 de diciembre de 2014

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

A 31 de diciembre de 2013

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

7. GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
<b>Gastos financieros</b>		
Intereses a pagar de préstamos bancarios y otros préstamos, y gastos financieros exigibles en virtud de arrendamientos financieros	(211)	(237)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(39)	(51)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados para la adquisición de inmovilizado	2	4
Variación en el valor razonable de swaps de divisas	(5)	(7)
Abonos/(cargos) de divisa sobre activos financieros fijos	16	(10)
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(237)</b>	<b>(301)</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
Intereses sobre otros depósitos remunerados	32	31
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>32</b>	<b>31</b>
<b>Cargo neto correspondiente a pensiones</b>		
Cargo financiero neto correspondientes a pensiones	(4)	(53)
<b>Cargo financiero neto correspondientes a pensiones</b>	<b>(4)</b>	<b>(53)</b>

8. IMPUESTOS

El crédito fiscal para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 es de 175 millones de euros (2013: cargo 76 millones de euros).

En el cuarto trimestre de 2014, se reconoció un activo por impuesto diferido de 306 millones de euros relacionado con las pérdidas registradas por Iberia en 2013 y 2012. También se reconoció un cargo fiscal de 37 millones de euros en relación con la reducción gradual del tipo del impuesto de sociedades en España del 30% hasta el 25%.

Excluyendo el efecto del activo por impuesto diferido reconocido en el año, el impacto de las reducciones del tipo impositivo y el impuesto sobre partidas excepcionales, que representan en total un crédito de 413 millones de euros, el tipo impositivo efectivo del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 fue del 22%.

9. BENEFICIOS POR ACCIÓN

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
Número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	2.036	1.906
Número medio ponderado de acciones a efectos de los beneficios diluidos por acción	2.162	1.945

  

Céntimos de €	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
Beneficio básico por acción	48,2	6,4
Beneficio diluido por acción	46,4	6,3

10. DIVIDENDOS

El Consejo de Administración propone que no se pague ningún dividendo con cargo al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 (31 de diciembre de 2013: cero).



**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
 Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

11. INMOVILIZADO MATERIAL E INMOVILIZADO INMATERIAL

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

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Valor neto contable a 1 de enero de 2013	9.926	1.965
Altas	2.057	150
Alta mediante Combinación de negocios	3	168
Bajas	(523)	(27)
Reclasificaciones	(15)	-
Depreciación, amortización y deterioro	(982)	(32)
Movimientos por cambio de divisas	(238)	(28)
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2013	10.228	2.196

El gasto en inmovilizado autorizado y contratado pero no previsto en las cuentas asciende a 9.027 millones de euros (31 de diciembre de 2013: 8.745 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio.

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

## 12. REVISIÓN DEL DETERIORO

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

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje	Total
<b>2013</b>					
<b>Iberia</b>					
A 1 de enero 2013	-	227	253	423	903
A 31 de diciembre 2013	-	227	253	423	903
<b>British Airways</b>					
A 1 de enero 2013	49	-	-	796	845
Altas	-	-	-	15	15
Movimientos por cambio de divisas	(1)	-	-	(22)	(23)
A 31 de diciembre 2013	48	-	-	789	837
<b>Vueling</b>					
A 1 de enero 2013	-	-	-	-	-
Altas mediante Combinación de negocios	28	35	-	89	152
A 31 de diciembre 2013	28	35	-	89	152
<b>A 31 de diciembre 2013</b>	<b>76</b>	<b>262</b>	<b>253</b>	<b>1.301</b>	<b>1.892</b>

*Base de cálculo del importe recuperable*

Los importes recuperables del fondo de comercio, la Marca y del programa de fidelización de clientes se han determinado en base a su valor en uso.

El importe recuperable de los derechos de aterrizaje se ha determinado por referencia a transacciones de mercado de activos similares menos los costes de venta, o mediante el valor en uso.

El valor en uso se calcula aplicando un modelo de flujos de caja descontados. Las proyecciones de flujos de caja se basan en el Plan de negocio aprobado por el Consejo para un periodo de cinco años. Los flujos de caja extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de las tasas de crecimiento a largo plazo.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

12. REVISIÓN DEL DETERIORO continuación

Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de la unidad generadora de efectivo (UGE).

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

*Principales hipótesis*

Para cada una de las UGE, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes. Además, cuando se ha producido una pérdida por deterioro en una UGE, también se indica la cantidad recuperable.

	2014		
	British Airways	Iberia	Vueling
Tasa de crecimiento a largo plazo (%) <sup>(1)</sup>	2,5	2,2	2,2
Tasa de descuento antes de impuestos (%) <sup>(2)</sup>	10,0	10,2	12,5
Importe recuperable de la UGE (millones)	n/a	€6.400	n/a

  

	2013		
	British Airways	Iberia	Vueling
Tasa de crecimiento a largo plazo (%) <sup>(1)</sup>	2,5	-	-
Tasa de descuento antes de impuestos (%) <sup>(2)</sup>	10,0	12,2	12,4

<sup>(1)</sup> 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). Se modifica de tiempo en tiempo para reflejar el riesgo de mercado específico. La última vez fue en 2013, cuando la Dirección calificó las perspectivas del entorno económico en España como difíciles después de dos años de PIB negativo.

<sup>(2)</sup> Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y sus UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (WACC). El WACC tiene en cuenta tanto la deuda como el capital a disposición de las aerolíneas. El coste del capital se obtiene de la rentabilidad sobre la inversión que esperan obtener los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se basa en líneas generales en las deudas financieras remuneradas del Grupo. El riesgo específico de las UGEs se incorpora aplicando factores de beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo futuros.

*Resumen de los resultados*

En 2014, la Dirección revisó el importe recuperable de cada una de las UGEs y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Tras la revisión del deterioro de la UGE Iberia en 2012, el fondo de comercio y un contrato de franquicia se deterioraron por su valor contable total y el valor de la Marca Iberia se redujo en 79 millones de euros. El deterioro del fondo de comercio no se puede revertir y el contrato de franquicia ya ha vencido. El deterioro original de la Marca Iberia ha sido objeto de una nueva evaluación en el ejercicio actual, a la vista del exceso del importe recuperable de la UGE Iberia sobre su valor contable. En el marco de esta nueva evaluación, se examinó el importe recuperable de la Marca Iberia usando la metodología de derechos (*royalties*), con una tasa de *royalty* del 0,60% (2013: 0,60%). Individualmente y combinadas, las pruebas de valor en uso de la UGE de Iberia y de la Marca Iberia respaldan la reversión del deterioro original de 79 millones de euros. Esta reversión se ha registrado como un abono excepcional dentro de Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

*Sensibilidades*

Para la unidad generadora de efectivo Iberia, se han considerado sensibilidades adicionales a nivel de la UGE. Un incremento de 16 puntos en la tasa de descuento después de impuestos reduciría el importe recuperable al valor contable. Una reducción de 7 puntos del margen operativo en cada año del Plan de negocio y extrapolado más allá de su finalización reduciría el importe recuperable al valor contable.

Ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis sobre las UGE British Airways o Vueling provocaría que los importes contables del fondo de comercio excedan los importes recuperables.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

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

Los activos no corrientes mantenidos para la venta de 18 millones de euros (2013: 12 millones de euros) incluyen 11 millones de euros correspondientes a la participación residual del 0,075% en Amadeus, que representa un periodo de liquidación pendiente de un día, y 7 millones de euros, que representan seis motores de Boeing 737 (2013: cuatro aviones Boeing 737 y un avión Boeing 767 retirados del servicio). Estos activos se incluyen en los segmentos operativos de Iberia y British Airways respectivamente y saldrán del negocio en un plazo de 12 meses desde el 31 de diciembre de 2014.

El Grupo vendió activos mantenidos para la venta por un valor neto contable de 3 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 resultando en una pérdida de 2 millones de euros en la venta (2013: bienes inmuebles con un valor neto contable de 3 millones de euros, no generando ni beneficio ni pérdida).

14. **INSTRUMENTOS FINANCIEROS**

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

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

**A 31 de diciembre de 2014**

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

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.904	-	-	<b>5.904</b>
Instrumentos financieros derivados	-	359	-	<b>359</b>
Otros pasivos a largo plazo	7	-	219	<b>226</b>
<b>Pasivos corrientes</b>				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	713	-	-	<b>713</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.017	-	264	<b>3.281</b>
Ingresos diferidos por venta de billetes	-	-	3.933	<b>3.933</b>
Instrumentos financieros derivados	-	1.313	-	<b>1.313</b>

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

a. Activos y pasivos financieros por categoría

A 31 de diciembre de 2013

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	-	-	1.092	-	1.092
Instrumentos financieros derivados	-	35	-	-	35
Otros activos no corrientes	182	-	-	15	197
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.196	-	-	-	1.196
Otros activos corrientes	270	-	-	361	631
Instrumentos financieros derivados	-	135	-	-	135
Otros depósitos remunerados a corto plazo	2.092	-	-	-	2.092
Efectivo y activos líquidos equivalentes	1.541	-	-	-	1.541

Millones de euros	Pasivos financieros			Valor contable total por partida del balance
	Préstamos y cuentas por pagar	Derivados de cobertura	Pasivos no financieros	
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	4.535	-	-	4.535
Instrumentos financieros derivados	-	66	-	66
Otros pasivos a largo plazo	7	-	218	225
<b>Pasivos corrientes</b>				
Componente corriente de la deuda a largo plazo	587	-	-	587
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.971	-	326	3.297
Ingresos diferidos por venta de billetes	-	-	3.496	3.496
Instrumentos financieros derivados	-	528	-	528

b. Valor razonable de activos financieros y pasivos financieros

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

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados funcionales activos para activos y pasivos idénticos. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado reales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua.

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

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

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

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

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

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

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

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

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

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2014 se detallan a continuación:

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

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

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

A 31 de diciembre de 2013:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
<b>Activos financieros</b>					
Activos financieros disponibles para la venta	1.070	-	22	1.092	1.092
Derivados <sup>(1)</sup>	-	170	-	170	170
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	802	4.658	-	5.460	5.122
Derivados <sup>(2)</sup>	-	594	-	594	594

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

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

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

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

14. INSTRUMENTOS FINANCIEROS continuación

c. Conciliación de activos financieros de Nivel 3

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

Millones de euros	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2013
Saldo inicial del ejercicio	22	29
Ganancias reconocidas en la Cuenta de resultados <sup>(1)</sup>	1	1
Ganancias reconocidas en el Resultado global <sup>(2)</sup>	48	-
Ventas	-	(2)
Liquidaciones	(7)	(6)
Movimientos por cambio de divisas	1	-
<b>Saldo final del ejercicio</b>	<b>65</b>	<b>22</b>

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

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

El valor razonable de los activos financieros de Nivel 3 no puede medirse de forma fiable; por lo tanto, estos activos se reconocen a su coste histórico menos las pérdidas por deterioro acumuladas, con la excepción de la inversión del Grupo en *The Airline Group Limited*. Esta inversión en esta empresa no cotizada había sido previamente valorada a cero debido a que el valor razonable no podía ser calculado de manera razonable. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014, otros accionistas vendieron una participación conjunta del 49,9%, facilitando así una referencia de mercado desde la cual determinar un valor razonable. Esta nueva valoración se tradujo en una ganancia de 48 millones de euros, registrada en el Estado del resultado global. La inversión permanece clasificada como activo financiero de Nivel 3 debido a que el criterio de valoración aplicado no es observable; en este sentido, el incremento resultante del valor razonable constituye un hecho de naturaleza no recurrente.

15. DEUDAS

Millones de euros	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2013
<b>Corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	164	183
Arrendamientos financieros	549	404
	<b>713</b>	<b>587</b>
<b>No corrientes</b>		
Préstamos bancarios y otros	1.069	1.169
Arrendamientos financieros	4.835	3.366
	<b>5.904</b>	<b>4.535</b>

El arrendamiento financiero suscrito por el Grupo en relación con un Airbus A340-600 está sujeto a cláusulas financieras o *covenants* cuyo cumplimiento se verifica anualmente. Este arrendamiento se formalizó con un sindicato bancario. El Grupo ha informado al sindicato que ha incumplido las cláusulas en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. A consecuencia de estos incumplimientos, técnicamente el arrendamiento financiero ha pasado a ser exigible en cualquier momento y se han clasificado 79 millones de dólares estadounidenses (65 millones de euros) como corrientes. Las entidades formalizaron la dispensa el 25 de febrero de 2015.

Tres de los arrendamientos operativos de aeronaves Airbus A340-600 suscritos por el Grupo también están sujetos al cumplimiento de ciertas obligaciones financieras *covenants* que se revisan anualmente. El Grupo ha comunicado a sus prestamistas que ha incumplido los *covenants* en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014. El resto de los pagos de los arrendamientos operativos, que asciende a 156 millones de dólares estadounidenses (128 millones de euros), vencerá técnicamente dentro del plazo de un año. Las entidades se han mostrado positivas al respecto y se espera que se formalice la dispensa en marzo de 2015.

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

16. PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el ejercicio se concedieron 5.717.197 acciones condicionadas en virtud del Plan de Participación en Resultados del Grupo (*Performance Share Plan*, PSP) a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de dirección. No se prevé realizar pagos hasta la consolidación de los derechos sobre las acciones. El valor razonable de las opciones sobre acciones liquidadas mediante instrumentos de patrimonio neto se calcula en la fecha de concesión utilizando el modelo Monte-Carlo, teniendo en cuenta las condiciones sobre las que se concedieron las opciones. Los datos utilizados en el modelo de planes de pagos sobre acciones PSP concedidos en el ejercicio son los siguientes:

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

El Grupo también realizó adjudicaciones relacionadas con el rendimiento del 2013 a los empleados que cumplían los requisitos en virtud del Plan de Incentivos Diferidos del Grupo (*Incentive Award Deferral Plan*, IADP), durante el ejercicio, a tenor del cual se adjudicaron 2.079.780 acciones condicionadas durante el ejercicio.

17. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS

El Grupo opera principalmente dos planes de pensiones capitalizados de prestación definida en el Reino Unido, el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos cerrados a nuevos partícipes.

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2014			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	9.542	16.201	424	<b>26.167</b>
Valor actual de los pasivos del plan	(8.191)	(17.134)	(795)	<b>(26.120)</b>
Activo/(pasivo) de pensiones neto	1.351	(933)	(371)	<b>47</b>
Efecto del techo de activos	(502)	-	-	<b>(502)</b>
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(14)	<b>(14)</b>
<b>31 de diciembre 2014</b>	<b>849</b>	<b>(933)</b>	<b>(385)</b>	<b>(469)</b>
Representado por:				
Activos afectos a los planes				<b>855</b>
Obligaciones de retribuciones a empleados				<b>(1.324)</b>
				<b>(469)</b>

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2013			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable	8.250	13.847	384	22.481
Valor actual de los pasivos de planes	(7.535)	(14.342)	(608)	(22.485)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	715	(495)	(224)	(4)
Efecto del techo de activos	(236)	-	-	(236)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(13)	(13)
31 de diciembre 2013	479	(495)	(237)	(253)
Representado por:				
Activos afectos a los planes				485
Obligaciones de retribuciones a empleados				(738)
				(253)



**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

17. COMPROMISOS DE RETRIBUCIONES PARA EMPLEADOS continuación

Los supuestos principales usados para determinar las valoraciones actuariales a 31 de diciembre de 2014 fueron las siguientes:

Porcentaje anual	APS		NAPS	
	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2013	31 de diciembre 2014	31 de diciembre 2013
Inflación (IPC)	1,85	2,50	1,95	2,55
Inflación (Inflación de Precios Minoristas)	2,85	3,25	2,95	3,30
Incremento del salario (según la Inflación de Precios Minoristas)	2,85	3,25	2,95	3,30
Tasa de descuento	3,45	4,40	3,80	4,70

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

18. PROVISIONES DE RIESGOS Y GASTOS

Millones de euros	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Reestructuración	Provisiones para demandas judiciales	Provisiones para grandes reparaciones	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2014	592	682	101	684	135	2,194
Provisiones registradas durante el ejercicio	14	313	56	236	48	667
Utilizadas durante el ejercicio	(17)	(137)	(31)	(176)	(49)	(410)
Reversiones y otros movimientos	(52)	25	5	(27)	(26)	(75)
Actualización de descuento	14	11	3	9	2	39
Diferencias de cambio	1	1	1	45	8	56
<b>Valor neto contable a 31 de diciembre de 2014</b>	<b>552</b>	<b>895</b>	<b>135</b>	<b>771</b>	<b>118</b>	<b>2.471</b>
Desglose:						
Corrientes	26	219	4	183	72	504
No corrientes	526	676	131	588	46	1.967

19. PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2014, existían pasivos contingentes con respecto a garantías y contingencias surgidas en el desarrollo ordinario de las actividades del Grupo. No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes y garantías. El Grupo también se enfrenta a las siguientes reclamaciones:

*Transporte de mercancías*

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

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

19. PASIVOS CONTINGENTES continuación

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

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

Existe una serie de demandas judiciales y procesos de carácter regulatorio pendientes, cuyo resultado total no se prevé que tenga un efecto relevante en la situación financiera del Grupo o en los resultados de operaciones.

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes y garantías que, a 31 de diciembre de 2014, ascendían a 138 millones de euros (2013: 124 millones de euros).

20. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

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

Ventas y compras de bienes y servicios: Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	16	78
Ventas a accionistas significativos	-	-
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	59	61
Compras a accionistas significativos	-	-

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

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

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 el Grupo no dotó ninguna provisión para insolvencias en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2013: cero).

En 2012, el Grupo celebró una operación de cobertura en condiciones de mercado, con Nomura International plc, parte vinculada de IAG dado que comparten un miembro no ejecutivo del Consejo. La operación era un ejercicio de gestión de riesgos para proteger el valor de las 33.562.331 acciones ordinarias que el Grupo tiene en Amadeus. Durante el tercer trimestre de 2014, el Grupo cerró un acuerdo para liquidar la operación de cobertura sobre su participación accionarial en Amadeus y vender dicha participación íntegramente. A 31 de diciembre de 2014 el Grupo había liquidado el 99% de esta operación.

El 30 de enero de 2015, Qatar Airways anunció que había comprado una participación del 9,99% en IAG.

**Remuneración de Administradores y Alta Dirección**

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2014	2013
<b>Salario base, honorarios y otros beneficios</b>		
Retribución del Consejo de Administración	13	16
Retribución del Comité de Dirección	18	8

**NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS RESUMIDOS CONSOLIDADOS** continuación  
Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014

20. TRANSACCIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS continuación

El Consejo de Administración incluye la remuneración de dos Consejeros Ejecutivos (2013: cuatro Consejeros Ejecutivos).

El Comité de Dirección incluye la remuneración de ocho miembros (2013: seis 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 2014, la Compañía realizó aportaciones por 48.000 euros (2013: 37.000 euros).

A 31 de diciembre de 2014, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes al Comité de Dirección ascendía a 7 millones de euros (2013: 5 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2014 no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2013: cero).

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DEL BALANCE

El 27 de enero de 2015, IAG presentó una propuesta para realizar una oferta por Aer Lingus Group plc de 2,55 euros por acción, estructurada como un pago en efectivo de 2,50 euros por acción, pagadero al cierre de la transacción así como un dividendo ordinario de 0,05 euros por acción. La propuesta está sujeta a determinadas condiciones.

**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., en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 26 de febrero de 2015, declaran que, según su leal saber y entender, los Estados Financieros Consolidados Resumidos del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2014 se han elaborado conforme a la NIC 34 adoptada por la Unión Europea, presentan la imagen fiel de los activos, de los pasivos, de la situación financiera, de los flujos de efectivo y de los resultados de International Consolidated Airlines Group, S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el Informe de Gestión Consolidado Resumido ofrece un análisis fiel de la información exigida, también de conformidad con la DTR 4.2.7R y la DTR 4.2.8R de la *Financial Conduct Authority* (regulación inglesa), incluyendo una explicación de los eventos importantes del periodo, una descripción de los riesgos e incertidumbres principales y una relación de las transacciones importantes con partes vinculadas.

26 de febrero de 2015

---

Antonio Vázquez Romero  
Presidente

---

Martin Faulkner Broughton  
Vicepresidente

---

William Matthew Walsh  
Consejero Delegado

---

César Alierta Izuel

---

Patrick Jean Pierre Cescau

---

Enrique Dupuy de Lôme Chávarri

---

Denise Patricia Kingsmill

---

James Arthur Lawrence

---

María Fernanda Mejía Campuzano

---

José Pedro Pérez-Llorca y Rodrigo

---

Kieran Charles Poynter

---

Marjorie Morris Scardino

---

Alberto Terol Esteban

## FLOTA AÉREA

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

	Activos fijos en balance	Arrendamientos operativos fuera de balance	Total a 31 de diciembre 2014	Total a 31 de diciembre 2013	Variaciones desde 31 de diciembre de 2013	Futuras entregas	Opciones
Airbus A318	2	-	2	2	-	-	-
Airbus A319	34	27	61	61	-	1	-
Airbus A320	49	123	172	140	32	75	182
Airbus A321	25	11	36	35	1	17	-
Airbus A330	-	8	8	5	3	8	14
Airbus A340-300	7	-	7	7	-	-	-
Airbus A340-600	4	13	17	17	-	-	-
Airbus A350	-	-	-	-	-	26	60
Airbus A380	8	-	8	3	5	4	7
Boeing 737-400	5	-	5	15	(10)	-	-
Boeing 747-400	43	-	43	51	(8)	-	-
Boeing 757-200	1	2	3	3	-	-	-
Boeing 767-300	14	-	14	20	(6)	-	-
Boeing 777-200	41	5	46	46	-	-	-
Boeing 777-300	9	3	12	8	4	-	-
Boeing 787	8	-	8	4	4	34	28
Embraer E170	6	-	6	6	-	-	-
Embraer E190	9	2	11	8	3	-	15
<b>Total del Grupo</b>	<b>265</b>	<b>194</b>	<b>459</b>	<b>431</b>	<b>28</b>	<b>165</b>	<b>306</b>

Además de los aviones en servicio arriba indicados, el Grupo también cuenta con 20 aviones (2013: 36) fuera de servicio.