

Anuncio de resultados anuales

International Consolidated Airlines Group (IAG) ha presentado en el día de hoy, 26 de febrero de 2021, los resultados consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Situación generada por el COVID-19 y medidas adoptadas por la dirección:

- La capacidad de transporte de pasajeros en el cuarto trimestre fue un 26,6% del total de 2019 y en el ejercicio fue un 33,5% del total de 2019 y sigue viéndose afectada negativamente por la pandemia de COVID-19, así como por las restricciones de los gobiernos y las medidas de cuarentena.
- Los planes de capacidad de transporte de pasajeros actuales para el primer trimestre de 2021 son alrededor del 20% de la capacidad de 2019, pero siguen siendo inciertos y estando sujetos a revisión.
- Se operaron 969 vuelos exclusivamente de carga en el cuarto trimestre.
- Se aseguró financiación adicional por valor de 3.400 millones de euros en el cuarto trimestre, incluido un préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas concedido por *UK Export Finance* cerrado en febrero de 2021 y 1.000 millones de dólares estadounidenses del EETC para British Airways, 200 millones de dólares estadounidenses en operaciones de venta y posterior arrendamiento en Iberia y 150 millones de euros para Aer Lingus con garantía del *Ireland Strategic Investment Fund (ISIF)*; además, se amortizaron préstamos puente por valor de 800 millones de euros.
- La inversión en inmovilizado de 2020 se redujo en 2.300 millones de euros, frente a lo planeado a comienzos de año, hasta 1.900 millones de euros; de esta cantidad, 500 millones de euros corresponden a siete entregas de aeronaves que se retrasaron desde el cuarto trimestre de 2020 hasta 2021. La inversión en inmovilizado de 2021 se espera que sea inferior a la de 2020.
- British Airways llegó a un acuerdo para aplazar 495 millones de euros de aportaciones a planes de pensiones correspondientes al periodo entre septiembre de 2020 y octubre de 2021.
- British Airways alcanzó un principio de acuerdo relativo a sus planes de reestructuración para los empleados del negocio de carga, que se suma al acuerdo con el resto de colectivos de empleados principales de British Airways anteriormente en 2020.
- El Grupo sigue centrado en reducir gastos, aumentar la variabilidad de su base de costes y reforzar sus iniciativas de liquidez.

Principales parámetros del periodo de IAG:

- Las pérdidas de las operaciones del cuarto trimestre fueron de 1.471 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 93 millones de euros), y pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales de 1.165 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 765 millones de euros).
- Las pérdidas de las operaciones del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 fueron de 7.426 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones de 2.613 millones de euros) y las pérdidas de las operaciones antes de partidas excepcionales fueron de 4.365 millones de euros (2019: beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales de 3.285 millones de euros).
- Cargo excepcional antes de impuestos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 de 3.061 millones de euros relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas, el deterioro de la flota y los gastos de reestructuración; cargo excepcional antes de impuestos en el cuarto trimestre de 306 millones de euros.
- Las pérdidas después de impuestos y partidas excepcionales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 fueron de 6.923 millones de euros (2019: beneficio de 1.715 millones de euros), y las pérdidas después de impuestos antes de partidas excepcionales fueron de 4.325 millones de euros (2019: beneficio antes de partidas excepcionales de 2.387 millones de euros).
- El efectivo se situó en 5.917 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, lo que supone una disminución de 766 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2019. Las líneas de financiación generales y de aeronaves comprometidas y no utilizadas ascendían a 2.140 millones de euros, suponiendo una liquidez total de 8.100 millones de euros. Incluyendo los 2.200 millones de euros procedentes de la financiación del *UK Export Finance (UKEF)*, la liquidez proforma total se sitúa en 10.300 millones de euros.

Resumen de resultados:

	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre		
	2020	2019	Incr./ (dism.)
Resultados estatutarios (millones de euros)			
Ingresos de pasaje	5.512	22.468	(75,5)%
Total ingresos	7.806	25.506	(69,4)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(7.426)	2.613	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(6.923)	1.715	nm
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €) ¹	(196,2)	56,1	nm
Efectivo y depósitos remunerados	5.917	6.683	(11,5)%
Deudas financieras remuneradas	15.679	14.254	10,0 %
Indicadores de rendimiento alternativos (millones de euros)			
Ingresos de pasaje antes de partidas excepcionales	5.574	22.468	(75,2)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	7.868	25.506	(69,2)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(4.365)	3.285	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales	(4.325)	2.387	nm
(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €) ¹	(122,6)	76,9	nm
Deuda neta	9.762	7.571	28,9 %
Deuda neta / EBITDA	nm	1,4	nm
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	113.195	337.754	(66,5)%
Ingresos de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,92	6,65	(26,0)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	9,00	4,80	87,7 %

Para las definiciones véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

El efectivo comprende efectivo, otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados.

¹ La información relativa al beneficio por acción de 2019 ha sido reformulada para reflejar el impacto de la emisión de títulos.

Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"En 2020, anunciamos una pérdida de las operaciones de 4.365 millones de euros antes de partidas excepcionales, frente a un beneficio de las operaciones de 3.285 millones de euros en 2019. La pérdida total de las operaciones, incluidas las partidas excepcionales relacionadas con las coberturas de combustible y divisas, la retirada anticipada de flota y los costes de reestructuración, se situó en 7.426 millones de euros.

"Nuestros resultados reflejan el tremendo impacto que ha tenido el COVID-19 en nuestro negocio. Hemos tomado medidas efectivas para preservar el efectivo, reforzar la liquidez y reducir nuestra base de costes. A pesar de esta crisis, nuestra liquidez se mantiene fuerte. A 31 de diciembre, la liquidez del Grupo era de 10.300 millones de euros, incluyendo 2.700 millones de euros de una ampliación de capital exitosa y un préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas de UKEF. Esta cifra es mayor a la de antes de la pandemia.

"En 2020, nuestra capacidad se redujo un 66,5%, mientras que nuestros costes excluido el combustible descendieron un 37,1% gracias al extraordinario esfuerzo realizado por todo el negocio. El Grupo sigue reduciendo sus gastos e incrementando la proporción de gastos variables para adecuarlos mejor a la demanda. Estamos transformando nuestro negocio para asegurarnos salir de la crisis en una posición competitiva más fuerte.

"La facturación de IAG Cargo aumentó casi 200 millones de euros, hasta 1.300 millones de euros. El negocio de carga ayudó a hacer viables los vuelos de pasajeros de largo radio. Además, operamos 4.003 vuelos exclusivamente de carga durante el año.

"Me gustaría agradecer a nuestros empleados a lo largo de todo el Grupo su considerable compromiso, fortaleza y flexibilidad durante esta crisis. Se han adaptado con rapidez a nuevas formas de trabajar y han hecho grandes sacrificios en cuanto a sueldo y horas de trabajo. Nuestra gente ha tenido un papel central en todo lo que hemos conseguido durante estos tiempos difíciles.

"La industria de la aviación apoya la voluntad de los gobiernos de colocar la salud pública como máxima prioridad. Se necesitará una hoja de ruta clara respecto al levantamiento de las restricciones actuales para que la gente pueda volver a volar llegado el momento correcto.

"Sabemos que existe una demanda de viajes contenida y que la gente quiere volar. Las vacunaciones están progresando bien y las infecciones globales van en la dirección correcta. Pedimos normas internacionales comunes en cuanto a test y la implementación de tarjetas sanitarias digitales para reabrir nuestros cielos con seguridad."

Perspectivas de negocio

A la luz de la incertidumbre sobre el impacto y la duración del COVID-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2021.

LEI: 959800TZHQUSHIESL13

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

Steve Gunning, Director Financiero

Declaraciones de carácter prospectivo:

Algunas de las declaraciones formuladas en este anuncio tienen carácter prospectivo. Dichas declaraciones se caracterizan por no estar referidas exclusivamente a hechos pasados o presentes. Por su propia naturaleza, conllevan riesgos e incertidumbres ya que se refieren a hechos y dependen de circunstancias que se producirán en el futuro. Los resultados reales podrían diferir en medida significativa de aquellos a los que hacen referencia expresa o tácitamente tales declaraciones prospectivas.

Las declaraciones prospectivas usan con frecuencia términos tales como "espera", "puede", "podría", "debería", "pretende", "proyecta", "predice", "contempla", "prevé", "anticipa", u otras palabras de significado similar. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de las operaciones y situación financiera de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sus filiales en cada momento (el "Grupo"), así como planes y objetivos de operaciones futuras, previsiones de ingresos futuros, planes de financiación, inversiones y desinversiones previstas en relación con el Grupo y análisis del plan de negocio del Grupo. Todas las declaraciones prospectivas recogidas en este anuncio están basadas en información que obra en conocimiento del Grupo en la fecha del anuncio y tienen como referencia dicha fecha. Salvo en los casos en que viene legal o reglamentariamente obligado a hacerlo, el Grupo no se compromete a actualizar o revisar ninguna declaración prospectiva para reflejar cualesquiera cambios en hechos, condiciones o circunstancias a los que se refiera tal declaración.

Los resultados reales pueden diferir de aquellos expresados o implícitos en las declaraciones de carácter prospectivo en este anuncio como resultado de cualquier cantidad de riesgos, incertidumbres y otros factores conocidos y desconocidos, incluidos, entre otros, los efectos de la pandemia del COVID-19 y las incertidumbres sobre su impacto y duración, muchos de los cuales son difíciles de predecir y generalmente están fuera del control del Grupo, y no es razonablemente posible detallar pormenorizadamente cada elemento. En consecuencia, se advierte a los lectores de este anuncio que no se basen en declaraciones de carácter prospectivo. La sección de "Gestión de riesgos y principales factores de riesgo" incluida en este anuncio contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Estos documentos están disponibles en www.iairgroup.com. Todas las declaraciones prospectivas formuladas en o después de la fecha de este anuncio y atribuibles a IAG están expresamente matizadas en su totalidad por los riesgos más relevantes descritos en dicha sección. Muchos de estos riesgos se ven y se verán exacerbados por la pandemia del COVID-19 y cualquier otra disrupción que, a consecuencia de ella, sufran el sector global de las aerolíneas y el entorno económico.

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

Tel: +44 (0)208 564 2990

Investor.relations@iairgroup.com

RESUMEN DE RESULTADOS

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	2020	2019	Incr./ (dism.)	2020	2019	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	5.512	22.468	(75,5)%	684	5.390	(87,3)%
Ingresos de carga	1.306	1.117	16,9 %	389	292	33,2 %
Otros ingresos	988	1.921	(48,6)%	228	532	(57,1)%
Total ingresos	7.806	25.506	(69,4)%	1.301	6.214	(79,1)%
Gastos de personal	3.560	5.634	(36,8)%	693	1.921	(63,9)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.735	6.021	(38,0)%	453	1.452	(68,8)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.340	2.972	(54,9)%	260	736	(64,7)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	918	2.221	(58,7)%	181	522	(65,3)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.456	2.092	(30,4)%	321	505	(36,4)%
Propiedad, TI y otros gastos	782	811	(3,6)%	185	229	(19,2)%
Gastos comerciales	405	1.038	(61,0)%	65	225	(71,1)%
Depreciación, amortización y deterioro	2.955	2.111	40,0 %	620	557	11,3 %
Diferencias de tipo de cambio	81	(7)	nm	(6)	(26)	(76,9)%
Gastos totales de las operaciones	15.232	22.893	(33,5)%	2.772	6.121	(54,7)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(7.426)	2.613	nm	(1.471)	93	nm
Gastos financieros	(670)	(611)	9,7 %	(167)	(165)	1,2 %
Ingresos financieros	41	50	(18,0)%	14	17	(17,6)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4	26	(84,6)%	-	7	nm
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	245	201	21,9 %	62	108	(42,6)%
Otros cargos no operativos	(4)	(4)	-	(47)	(54)	(13,0)%
Total gastos no operativos netos	(384)	(338)	13,6 %	(138)	(87)	58,6 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(7.810)	2.275	nm	(1.609)	6	nm
Impuestos	887	(560)	nm	253	(105)	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio	(6.923)	1.715	nm	(1.356)	(99)	nm

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Todas las cifras en las tablas siguientes son antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos para más detalle.

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2020	2019	Incr./ (dism.) ¹	2020	2019	Incr./ (dism.) ¹
Ingresos de pasaje	5.574	22.468	(75,2)%	686	5.390	(87,3)%
Ingresos de carga	1.306	1.117	16,9 %	389	292	33,2 %
Otros ingresos	988	1.921	(48,6)%	228	532	(57,1)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	7.868	25.506	(69,2)%	1.303	6.214	(79,0)%
Gastos de personal	3.247	4.962	(34,6)%	649	1.249	(48,0)%
Gasto de combustible y derechos de emisión	2.041	6.021	(66,1)%	358	1.452	(75,3)%
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.340	2.972	(54,9)%	260	736	(64,7)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	918	2.221	(58,7)%	181	522	(65,3)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.348	2.092	(35,6)%	296	505	(41,4)%
Propiedad, TI y otros gastos	754	811	(7,0)%	185	229	(19,2)%
Gastos comerciales	405	1.038	(61,0)%	65	225	(71,1)%
Depreciación, amortización y deterioro	2.099	2.111	(0,6)%	480	557	(13,8)%
Diferencias de tipo de cambio	81	(7)	nm	(6)	(26)	(76,9)%
Gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales	12.233	22.221	(44,9)%	2.468	5.449	(54,7)%
(Pérdida)/beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	(4.365)	3.285	nm	(1.165)	765	nm
Gastos financieros	(670)	(611)	9,7 %	(167)	(165)	1,2 %
Ingresos financieros	41	50	(18,0)%	14	17	(17,6)%
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4	26	(84,6)%	-	7	nm
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	245	201	21,9 %	62	108	(42,6)%
Otros cargos no operativos	(4)	(4)	-	(47)	(54)	(13,0)%
Total gastos no operativos netos	(384)	(338)	13,6 %	(138)	(87)	58,6 %
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos antes de partidas excepcionales	(4.749)	2.947	nm	(1.303)	678	nm
Impuestos	424	(560)	nm	154	(105)	nm
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio antes de partidas excepcionales	(4.325)	2.387	nm	(1.149)	573	nm

Indicadores operativos	2020 ¹	2019 ¹	Incr./ (dism.)	2020 ¹	2019 ¹	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	113.195	337.754	(66,5)%	21.801	82.005	(73,4)%
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	72.262	285.745	(74,7)%	9.817	69.138	(85,8)%
Coeficiente de ocupación (%)	63,8	84,6	(20,8)pts	45,0	84,3	(39,3)pts
Cifras de pasajeros (miles)	31.275	118.253	(73,6)%	4.298	27.805	(84,5)%
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	3.399	5.580	(39,1)%	928	1.432	(35,2)%
Toneladas de carga vendidas (miles)	444	682	(34,9)%	118	175	(32,6)%
Despegues	267.748	775.486	(65,5)%	48.195	183.490	(73,7)%
Horas bloque (horas)	820.983	2.272.904	(63,9)%	160.230	541.874	(70,4)%
Plantilla media equivalente ²	60.612	66.034	(8,2)%	53.553	65.293	(18,0)%
Aviones en servicio	533	598	(10,9)%			
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	7,71	7,86	(1,9)%	6,99	7,80	(10,4)%
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	4,92	6,65	(26,0)%	3,15	6,57	(52,1)%
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	38,42	20,02	91,9 %	41,92	20,39	nm
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	1,80	1,78	1,1 %	1,64	1,77	(7,3)%
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	9,00	4,80	87,7 %	9,68	4,87	nm
Coste total / AKO (céntimos de €)	10,81	6,58	64,3 %	11,32	6,64	70,4 %

¹ Los ratios financieros se expresan antes de partidas excepcionales. Véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos para más detalle.

² Se incluyen en la plantilla media equivalente el personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España.

ANÁLISIS FINANCIERO

Estructura del Análisis financiero

Debido a las consecuencias sin precedentes del COVID-19 y las respuestas de los gobiernos, muchos de los análisis e indicadores de variación utilizados normalmente son mucho menos significativos que en años anteriores y, en algunos casos, los indicadores utilizados anteriormente no ofrecen información relevante para comprender la evolución del Grupo. A consecuencia de ello, este análisis, a diferencia de años anteriores, no contiene un análisis de las tasas de crecimiento del sector y el PIB por mercado, ya que en 2020 los principales impulsores de la capacidad y los ingresos fueron el COVID-19 y las consiguientes prohibiciones y restricciones a los viajes de los gobiernos, en lugar de los factores económicos generales. Por lo tanto, este análisis se ha estructurado para detallar el impacto del COVID-19 en el Grupo, incluidas las medidas que este ha tomado para atenuar el impacto financiero de la pandemia. Cuando las variaciones superan el 100%, se han reemplazado por la sigla "n.s." (no significativo) y se muestran los valores absolutos.

Impacto del COVID-19 y respuesta de IAG

El impacto principal del COVID-19 se materializó en un descenso considerable de la demanda de vuelos de pasajeros, ligado tanto a la propia pandemia como a las restricciones a los viajes establecidas por los gobiernos nacionales, que cambiaron en numerosas ocasiones durante el año, normalmente con escasa o nula antelación, y crearon incertidumbre entre los consumidores.

A consecuencia de la notable reducción de la programación de vuelos, se pararon temporalmente aviones y algunos de ellos se retiraron anticipadamente. El consumo de combustible fue sustancialmente más bajo que el volumen en que estaba basado el programa de coberturas del Grupo, lo que provocó la suspensión de la contabilidad de coberturas para los instrumentos financieros derivados relacionados. Además, el precio del combustible cayó con fuerza, lo que provocó fuertes pérdidas relacionadas con el programa de coberturas.

El Grupo actuó con rapidez para atenuar el impacto del COVID-19 en su liquidez y resultados mediante reducciones de los gastos de las operaciones y las inversiones en inmovilizado, además de iniciativas para el capital circulante y financiación adicional. El éxito de estas medidas fue reconocido por las tres agencias de calificación crediticia, si bien la gravedad del deterioro de las condiciones del mercado provocó una revisión a la baja sucesiva de las calificaciones crediticias de IAG y BA hasta por debajo de "investment grade". Las principales medidas para mitigar el impacto del COVID-19 en el Grupo se analizan a continuación y se detallan más adelante.

Principales medidas de mitigación frente al COVID-19

Demanda y capacidad	La capacidad de pasajeros se redujo un 66,5% frente a 2019 Vuelos de carga adicionales, incluyendo para equipos y suministros esenciales
Reducciones de flota	Parada y estacionamiento temporal de aviones Retirada anticipada de aviones, como los Boeing 747-400 de British Airways y los Airbus A340-600 de Iberia, y devoluciones de aviones arrendados
Gastos de las operaciones	Recortes salariales, programas de ayudas salariales, regulaciones temporales de empleo y reducciones de jornada y plantilla Reestructuración en British Airways y Aer Lingus, para mayor flexibilidad Reducción del gasto discrecional no esencial Negociación de reducciones de precios en los gastos de proveedores
Inversión en inmovilizado	Aplazamiento de la entrega de 68 aviones Reducción en otras inversiones en inmovilizado; se mantuvo el gasto en ciberseguridad
Capital circulante	Se retiró la propuesta de pago del dividendo complementario con cargo a 2019 y no se propuso dividendo en 2020 Reducción en deudores comerciales El impacto de la reducción de las reservas para viajes futuros se mitigó gracias a los clientes que optaron por recibir bonos en lugar de reembolsos en efectivo Mediante acuerdos, se aplazaron pagos a proveedores, liquidaciones de tesorería y pagos de arrendamientos Se renovó el contrato de fidelización con American Express, con un pago por adelantado significativo Se adelantaron las devoluciones de impuestos de 2021 a 2020 y se aplazaron los pagos a la agencia tributaria británica Se aplazaron las aportaciones a planes de pensiones en el Reino Unido y EE. UU.
Financiación	Aviones financiados durante el año (venta y posterior arrendamiento y nueva financiación de 1.000 millones de euros mediante EETC) La línea de crédito renovable de British Airways se prorrogó un año; se formalizaron otras líneas de crédito Se emitieron pagarés por importe de 328 millones de euros en el marco del programa CCFF del Reino Unido Préstamos de 1.000 millones de euros garantizados por el ICO en España Préstamo de 75 millones de euros garantizados por el ISIF, con la posibilidad de 75 millones de euros más Préstamo de 2.000 millones de libras esterlinas del <i>UK Export Finance</i> Ampliación de capital de 2.700 millones de euros

Demanda y capacidad

Capacidad de IAG

En 2020, todas las aerolíneas de IAG redujeron sustancialmente la capacidad de transporte de pasajeros; así, la capacidad total del Grupo, medida en Asientos-kilómetro ofertados (AKO), descendió un 66,5% frente a 2019. Los primeros meses del año arrancaron conforme a los planes del Grupo aprobados por el Consejo en diciembre de 2019, salvo por un impacto reducido del COVID-19, principalmente en la región de Asia-Pacífico, con la suspensión de servicios a China a finales de enero y otras reducciones de la capacidad en la región. Frente a 2019, la capacidad de transporte de pasajeros fue un 1,4% más alta en enero y un 2,9% más alta en febrero. Ante la propagación del virus por todo el mundo, desde finales de febrero muchos gobiernos decretaron restricciones significativas sobre la libre circulación de las personas y los viajes a través de fronteras internacionales. Eso provocó la cancelación de todos los vuelos con origen, destino y dentro de Italia y grandes reducciones en toda la red, de tal modo que en el primer trimestre la capacidad se redujo un 10,5% con respecto a 2019.

En el segundo trimestre, debido al impacto del virus en todo el mundo y a las consiguientes restricciones de viajes y fronteras que se aplicaron en la mayoría de los países, el Grupo solo pudo operar una programación de vuelos mínima que dejó la capacidad en tan solo el 5% de la operada en el mismo trimestre de 2019. En el tercer trimestre se registró una mejoría y se amplió la capacidad, sobre todo gracias a la demanda de ocio y a las personas que visitaban a amigos y familiares. Sin embargo, la capacidad siguió siendo un 78,6% inferior al año anterior. Allí donde se levantaron las restricciones a los viajes, el Grupo registró un sólido nivel de demanda entre los clientes. Los planes para aumentar la capacidad progresivamente durante el cuarto trimestre tuvieron que revisarse cuando la segunda ola golpeó Europa y los gobiernos volvieron a imponer confinamientos y restricciones a los viajes. Durante el cuarto trimestre, la capacidad fue un 73,4% más baja.

El coeficiente de ocupación de IAG cayó 20,8 puntos con respecto a 2019, hasta los 63,8 puntos, lastrado también por las restricciones a los viajes, que cambiaron con frecuencia, y por una baja demanda y un volumen mayor de lo normal de pasajeros que no facturaban en vuelos que seguían programados (“no-shows”). Una consecuencia de la reducción de la capacidad de transporte de pasajeros en todo el sector fue una reducción del espacio en bodega disponible para transportar carga, lo que dio lugar a una reducción global de la oferta de carga y un entorno más favorable para los *yields* de carga que en el año anterior.

Capacidad de IAG

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020	AKO incr./ (dism.) año sobre año	Coeficiente de ocupación de pasajeros	Incr./ (dism.)
Doméstico	(49,8)%	71,0	(16,2) pts
Europa	(70,5)%	64,6	(19,0) pts
Norteamérica	(69,3)%	53,2	(30,9) pts
Latinoamérica y Caribe	(64,3)%	72,7	(13,7) pts
África, Oriente Medio y Sur de Asia	(61,4)%	67,2	(15,8) pts
Asia-Pacífico	(70,7)%	61,3	(24,5) pts
Total red	(66,5)%	63,8	(20,8) pts

Doméstico y Europa

Juntos, los mercados domésticos y europeo de IAG siguen representando la mayor región del Grupo. Sin embargo, en ambos la capacidad se vio y se sigue viendo considerablemente lastrada por las restricciones a los viajes y las cuarentenas impuestas por los gobiernos europeos.

La capacidad en los mercados domésticos de IAG descendió un 49,8% con respecto a 2019. La capacidad de British Airways recogió el efecto en la demanda de los veraneantes británicos que evitaron los destinos en el extranjero sujetos a cuarentenas, las rutas a Escocia que se reabrieron en el segundo trimestre y una nueva ruta a Newquay puesta en marcha durante el verano. Vueling centró sus operaciones en conectar la península ibérica con las islas Canarias y Baleares e Iberia mantuvo rutas domésticas similares para facilitar la conectividad. Aer Lingus se benefició, en su ruta entre Londres y Belfast, de clientes británicos que optaron por unas vacaciones dentro del propio país, con un coeficiente de ocupación de hasta el 70% en agosto. El coeficiente de ocupación en la región se mantuvo por encima del 70% ya que las restricciones a los viajes y las cuarentenas de los gobiernos británico y español provocaron un aumento de los viajeros que optaron por pasar sus vacaciones en sus propios países.

La capacidad del Grupo en Europa experimentó un descenso interanual del 70,5%. A medida que se propagaba el brote de COVID-19, Vueling limitó sus operaciones fuera de España ante la debilidad de la demanda a lo largo de 2020. Iberia mantuvo un volumen mínimo de operaciones para mantener conectadas las grandes ciudades europeas, como Londres, París y Madrid, durante el segundo trimestre y amplió sus rutas en el tercer trimestre para atender la demanda de ocio durante el verano. En el tercer trimestre, British Airways registró una evolución positiva durante el verano en el reducido número de rutas que operó a destinos incluidos en la lista de “corredores de viaje” del gobierno británico. Las operaciones europeas de Aer Lingus se limitaron a la “lista verde” del gobierno irlandés, que restringió enormemente los desplazamientos y desaconsejó a los ciudadanos irlandeses realizar viajes no esenciales. Las operaciones de LEVEL en Viena y Ámsterdam finalizaron el 19 de junio de 2020.

Norteamérica

Norteamérica es un mercado que representa casi el 30% de los AKO del Grupo. El incremento de la capacidad en la región a comienzos de 2020 refleja el impacto del año completo de los servicios lanzados durante 2019, incluida la ruta de British Airways a Pittsburgh, la ruta de Aer Lingus a Minneapolis y la ruta de LEVEL a Nueva York (JFK). Tras la irrupción del COVID-19, la programación de vuelos operados a Norteamérica fue muy reducida, y principalmente de carga; así, British Airways y Aer Lingus operaron vuelos regularmente a Nueva York, Boston, Washington y Chicago. Iberia reactivó su ruta a Chicago en el tercer trimestre y LEVEL España reinició su ruta a JFK en septiembre. Durante el cuarto trimestre se registró un efecto positivo derivado del aumento de los viajes de ocio y para visitar a familiares y amigos en torno a las festividades de Acción de Gracias y Navidad y las rutas a mercados de segundas residencias, como Miami, funcionaron a buen ritmo. LEVEL Francia suspendió sus operaciones el 8 de julio, lo que provocó la cancelación de sus rutas a Newark y Las Vegas. El coeficiente de ocupación de la región fue el más bajo del Grupo, ya que el gobierno de EE.UU. únicamente permitió entrar en el país a los residentes y nacionales en el marco de sus restricciones por el COVID-19.

Latinoamérica y el Caribe (LACAR)

La capacidad de IAG en LACAR aumentó en enero y febrero, principalmente por la nueva ruta que lanzó Iberia a Guayaquil (Ecuador) en 2019 y por las frecuencias adicionales en las rutas a Colombia, Perú y Brasil. El crecimiento de LEVEL refleja la actualización de las nuevas rutas lanzadas en 2019 a Santiago de Chile y a las frecuencias adicionales en rutas al Caribe francés. Sin embargo, tras el brote inicial del COVID-19, las operaciones a LACAR se redujeron drásticamente debido a las estrictas restricciones de los gobiernos y al elevado número de casos de COVID-19 en la región, y por lo tanto las operaciones no empezaron a reactivarse hasta el tercer trimestre. British Airways operó varios vuelos chárter al Caribe en el segundo trimestre y reactivó su servicio regular a varios destinos en el tercer trimestre. En el cuarto trimestre se operaron vuelos regularmente a São Paulo, Antigua y Santa Lucía, aprovechando los viajes de ocio durante el periodo vacacional. En el segundo trimestre, las operaciones de Iberia fueron principalmente con fines de repatriación y transporte de carga y las rutas a Ciudad de Panamá, Santo Domingo y Quito se reiniciaron en el tercer trimestre. En el cuarto trimestre se registró un importante volumen de viajes para visitar a amigos y familiares en la región y los coeficientes de ocupación en las rutas a Ecuador y República Dominicana llegaron a superar el 80%. Las operaciones de LEVEL Francia al Caribe francés se suspendieron en julio, aunque LEVEL España sigue operando y reactivó un número limitado de servicios a Buenos Aires en septiembre y a Santiago de Chile en diciembre. El coeficiente de ocupación de pasajeros en esta región fue el más alto del Grupo, ya que sólo descendió 13,7 puntos con respecto a 2019, hasta el 72,7%.

África, Oriente Medio y Sur de Asia (AMESA)

La capacidad en AMESA aumentó en enero y febrero, debido principalmente a las nuevas rutas lanzadas en 2019 por British Airways, como Dammam vía Bahréin e Islamabad. Tras el comienzo del COVID-19 y los primeros confinamientos, las operaciones regulares no se reiniciaron hasta el tercer trimestre, cuando British Airways volvió a volar a Dubái, Kenia, Israel, India y Pakistán. Iberia reactivó su servicio regular a Dakar (Senegal) en julio, pero no reabrió sus servicios regulares a Marruecos e Israel en 2020. Vueling no reactivó ningún servicio regular a esta región en 2020. El coeficiente de ocupación de pasajeros de la región cayó 15,8 puntos frente a 2019, hasta alcanzar el 67,2%.

Asia-Pacífico

En la región de Asia-Pacífico, la capacidad del Grupo se redujo considerablemente con respecto a 2019 y fue la primera región que registró cancelaciones por el COVID-19 a finales de enero. Tanto British Airways como Iberia y Aer Lingus operaron vuelos chárter de los gobiernos a la región para traer equipos de protección individual (EPI) durante la primera ola de la pandemia. Desde entonces, se ha producido una recuperación constante de los vuelos; así, British Airways reabrió rutas a China, Hong Kong y Tokio, aunque siguen en vigor estrictas restricciones a los viajes que limitan la capacidad y, en este sentido, China solo permite que las aerolíneas internacionales operen un vuelo a la semana en cada ruta. El coeficiente de ocupación de pasajeros descendió 24,5 puntos hasta el 61,3%, sobre un descenso de la capacidad del 70,7%.

Bases de presentación

Basándose en el modelo exhaustivo realizado por el Grupo debido a la pandemia de COVID-19, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento hasta el 31 de marzo de 2022 y, por tanto, los Consejeros han aplicado el principio de empresa en funcionamiento a la hora de elaborar los estados financieros consolidados.

Existe una serie de factores relacionados con el COVID-19 que se escapan al control del Grupo, tales como: la situación y el impacto de la pandemia en todo el mundo, incluida la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la disponibilidad de vacunas en todo el mundo así como la velocidad a la que se administran; y la eficacia de dichas vacunas; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Debido a la incertidumbre creada por estos factores, el Grupo no tiene la certeza de que no pueda haber escenarios pesimistas más graves de los que se han considerado, incluidas las sensibilidades que ha considerado en relación a factores como el impacto en el *yield*, la capacidad operada, las atenuaciones en costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aviones que compense la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materializara este escenario, el Grupo tendría que poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente necesite obtener financiación adicional por encima de la que tiene garantizada contractualmente a 25 de febrero de 2021. El Grupo ha conseguido reunir financiación con éxito desde el comienzo del brote de COVID-19 y ha financiado todas las entregas de aviones en 2020, además de obtener otros 3.600 millones de euros en préstamos no vinculados a aviones y completar una emisión de títulos de 2.700 millones de euros en septiembre de 2020, que se suscribió íntegramente. Sin embargo, el Grupo no puede asegurar que vaya a poder conseguir financiación adicional, si la necesita, en el supuesto de que se materialice un escenario pesimista más grave de los que ha considerado. Para más información, puede consultar la nota 2 de los estados financieros consolidados.

Resumen

A la vista de la considerable reducción de la capacidad de transporte de pasajeros del Grupo, ligada al impacto del COVID-19, el año se saldó con una importante reducción de los ingresos de pasaje. El Grupo tomó medidas para mitigar el impacto aprovechando las oportunidades de transporte de carga y reduciendo los costes. El Grupo también reconoció cargos excepcionales por costes de reestructuración, la suspensión de la contabilidad de coberturas en derivados de combustible y tipos de cambio y el deterioro de aviones y activos relacionados que se retiraron o pararon anticipadamente. El resultado neto del ejercicio fue una pérdida de las operaciones de 7.426 millones de euros, frente a un beneficio de las operaciones de 2.613 millones de euros en 2019. La pérdida después de impuestos del ejercicio fue de 6.923 millones de euros, frente a un beneficio de las operaciones de 1.715 millones de euros en 2019.

(Pérdida)/beneficio del ejercicio

Resultados estatutarios Millones de euros	2020	2019	Incr./ (dism.) año sobre año
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(7.426)	2.613	(10.039)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(7.810)	2.275	(10.085)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(6.923)	1.715	(8.638)

El Grupo utiliza Indicadores de rendimiento alternativos (IRA) para analizar los resultados subyacentes del negocio excluyendo las partidas excepcionales, que son aquellas que, en opinión de la dirección, deben revelarse de forma separada dados su tamaño o incidencia a la hora de entender los resultados financieros de la entidad. A continuación figura un resumen de las partidas excepcionales de 2019 y 2020 y se ofrecen más detalles en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos, incluidas las partidas excepcionales por compañía operadora.

Resumen de partidas excepcionales

Epígrafe de la Cuenta de resultados	Descripción de las partidas excepcionales	2020 ¹	(Cargo)/crédito en la Cuenta de resultados Millones de euros 2019
Ingresos de pasaje	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de tipos de cambio sobre ingresos	(62)	-
Gastos de personal	Incremento no monetario de los pasivos asociados a acuerdos con planes de pensiones	-	(672)
Gastos de personal	Gastos de reestructuración	(313)	-
Gastos de combustible y derechos de emisión	Suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y divisas asociados	(1.694)	-
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	Deterioro de existencias y cargo asociado a provisiones por contratos de arrendamiento	(108)	-
Propiedad, TI, y otros gastos	Costes legales derivados de programas de reestructuración de plantilla	(6)	-
Propiedad, TI, y otros gastos	Provisión por acuerdo en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018	(22)	-
Depreciación, amortización y deterioro	Deterioro de flota y activos asociados	(856)	-
Impuestos	Impuestos sobre partidas excepcionales	463	-

¹ En 2020, todas las partidas estaban asociadas con el impacto del COVID-19, excepto la provisión de liquidación relacionada con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018.

Excluyendo el impacto de las partidas excepcionales enumeradas arriba, la pérdida de las operaciones de 2020 fue de 4.365 millones de euros, lo que supone un descenso de 7.650 millones de euros frente al beneficio de las operaciones de 3.285 millones de euros obtenido en 2019. La pérdida después de impuestos y antes de partidas excepcionales ascendió a 4.325 millones de euros, frente a un beneficio después de impuestos y antes de partidas excepcionales de 2.387 millones de euros en 2019.

Indicadores de rendimiento alternativos (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2020	2019	Incr./ (dism.) año sobre año
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(4.365)	3.285	(7.650)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(4.749)	2.947	(7.696)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos	(4.325)	2.387	(6.712)

Ingresos

Millones de euros	2020	Incr./ (dism.) año sobre año	Incr./ (dism.) año sobre año
Ingresos de pasaje ¹	5.512	(16.956)	(75,5)%
Ingresos de carga	1.306	189	16,9%
Otros ingresos	988	(933)	(48,6)%
Total ingresos	7.806	(17.700)	(69,4)%

¹ Incluye un cargo excepcional de 62 millones de euros (2019: cero) relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas de derivados de ingresos en moneda extranjera. Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Ingresos de pasaje

El impacto general de la considerable reducción de la programación de vuelos y la caída de los coeficientes de ocupación de pasajeros descritos previamente fue un descenso de los ingresos de pasaje de 16.956 millones de euros (75,5%) frente a 2019.

Ingresos de carga

2020 fue un año récord para los ingresos de carga, ya que se operaron más vuelos para transportar equipos y suministros esenciales con el apoyo de un equipo específico de vuelos chárter para desarrollar soluciones para clientes y gobiernos, partiendo de la premisa de que IAG Cargo no posee una flota de aviones dedicados a carga. El negocio de carga identificó los mercados más afectados por la disminución de la oferta de transporte aéreo de mercancías, cuya demanda no podría satisfacerse con los servicios de transporte de mercancías tradicionales y que pudieran aportar el rendimiento necesario para fletar servicios de transporte de mercancías usando aviones de pasajeros. Los vuelos de transporte únicamente de mercancías estaban enfocados a garantizar una contribución de efectivo positiva para las aerolíneas y para el Grupo. Las oportunidades de carga se aumentaron al retirar los asientos de cinco aviones de pasajeros y obtener las aprobaciones necesarias de los organismos reguladores para transportar mercancías en las cabinas de pasajeros. Durante el año, se operaron 4.003 vuelos de carga adicionales; estos vuelos adicionales no se incluyen en las cifras de capacidad de pasajeros para los AKO, ya que las plazas no se pusieron a la venta para los pasajeros en general.

El impacto total de las operaciones de carga, incluidos los vuelos adicionales de carga vinculados a la respuesta ante el COVID-19, fue un incremento de los Ingresos de carga de 189 millones de euros, un 16,9% más que en 2019.

Otros ingresos

Las fuentes más grandes de Otros ingresos del Grupo en periodos normales son los negocios de handling y de mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO) de Iberia, junto con BA Holidays. Los ingresos de estas actividades también se redujeron considerablemente frente al año anterior, debido al descenso de la actividad derivado del COVID-19. En el caso de MRO y Handling, estos ingresos se vieron afectados por la contracción de la demanda tras el recorte de la programación de vuelos y las considerables reducciones de las flotas en la industria de las aerolíneas y, por ende, de las necesidades de mantenimiento, aunque los descensos fueron menores que los que experimentó la capacidad de transporte de pasajeros. El negocio de BA Holidays está estrechamente ligado al negocio de transporte de pasajeros y, por lo tanto, se vio afectado por la reducción sustancial de estas operaciones. Los ingresos de fidelización también descendieron frente a 2019, ya que el recorte del programa de vuelos dio lugar a un menor volumen de canjes de Avios y un menor volumen de ventas de Avios a terceros, a consecuencia de la caída del gasto en viajes. También se vieron afectados por la pandemia otros flujos de ingresos complementarios, como las recuperaciones de handling en la Terminal 7 del aeropuerto de Nueva York, JFK. En total, la partida de Otros ingresos se redujo 933 millones de euros, un 48,6% frente a 2019.

Reducciones de flota

A consecuencia del COVID-19, el Grupo prevé que la demanda se mantenga en niveles muy bajos durante varios años y que no recupere los niveles observados en 2019 hasta al menos 2023. Por lo tanto, el Grupo tomó medidas para reducir su flota de aviones y los costes de mantenimiento asociados.

Durante 2020, un número considerable de aviones fueron parados y estacionados temporalmente y las operaciones reducidas se centraron en volar con los aviones de última generación más eficientes en el consumo de combustible, cuando fuese posible. El Grupo también decidió acelerar la retirada de su flota de largo radio con cuatro motores más antigua. British Airways retiró su flota de 32 Boeing 747-400 e Iberia retiró su flota de 15 Airbus A340-600. Además de estas bajas, 37 aviones fueron parados antes de lo previsto, bien a la espera de su enajenación o de su devolución a arrendadores, lo que eleva la reducción de la flota a 84 aviones. Sin embargo, el Grupo también recibió 34 aviones durante el año, como se detalla en la sección sobre inversión en inmovilizado.

La retirada y devolución anticipada de estos aviones provocó un cargo por deterioro excepcional de 837 millones de euros; también se registró un cargo excepcional de 108 millones de euros relacionado con el deterioro de existencias y el reconocimiento de provisiones relacionadas con el final de arrendamientos.

Número de flota

Número de flota en servicio	2020	2019	Incr./ (dism.) año sobre año
Corto radio	367	394	(6,9)%
Largo radio	166	204	(18,6)%
	533	598	(10,9)%

241 de los 533 aviones "en servicio" a finales de año estaban temporalmente parados. Además de la flota en servicio, el Grupo contaba con otros 71 aviones a la espera de enajenación o devolución a las empresas de arrendamiento y un avión nuevo que había sido entregado al Grupo y pagado, pero todavía no había entrado en servicio.

Costes operativos

Debido a la reducción de la programación de vuelos y la contracción sustancial de los ingresos, el Grupo tomó medidas para compensar el impacto financiero reduciendo gastos, junto con medidas para aumentar la variabilidad y flexibilidad de su base de costes. Los gastos totales de las operaciones antes de partidas excepcionales pasaron de 22.221 millones de euros en 2019 a 12.233 millones de euros en 2020, lo que supone una reducción del 44,9%, mientras que la reducción de la capacidad de transporte de pasajeros, medida en AKO, fue del 66,5%. La reducción de los costes de las operaciones antes de partidas excepcionales y excluyendo depreciación, amortización y deterioro fue del 49,6%.

Gastos de personal

Millones de euros	2020	Incr./ (dism.) año sobre año	Incr./ (dism.) año sobre año
Gastos de personal ¹	3.560	(2.074)	(36,8)%

¹ Incluye un cargo excepcional de 313 millones de euros relacionado con los programas de reestructuración de British Airways, Aer Lingus, Iberia y LEVEL, emprendidos para redimensionar el Grupo a consecuencia del COVID-19. 2019 incluye un cargo excepcional no monetario de 672 millones de euros relacionado con el impacto del acuerdo entre British Airways y su plan de pensiones más antiguo, APS. Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Los gobiernos nacionales proporcionaron mecanismos de ayudas salariales o protección del empleo en los principales mercados de origen de IAG y las compañías operativas utilizaron estos programas para reducir el número de empleados y los gastos de personal; el efecto directo de estos mecanismos redujo los gastos de personal en aproximadamente 730 millones de euros. Se acordaron otras medidas para el personal no cubierto directamente por dichos programas y, por lo tanto, los costes se redujeron a todos los niveles de la organización; así, los miembros del Comité de Dirección y del Consejo también sufrieron reducciones, como se expone en el Informe de retribuciones.

Además de las medidas temporales, tanto British Airways como Aer Lingus pusieron en marcha reestructuraciones a más largo plazo, congruentes con el impacto plurianual previsto del COVID-19 en la demanda. Las medidas de reestructuración provocarán reducciones en la plantilla de British Airways de aproximadamente 10.000 personas (una cuarta parte de la plantilla a junio de 2020) y en la de Aer Lingus de 500 personas (o aproximadamente un 10% de la plantilla a junio de 2020). La gran mayoría de los empleados afectados ya habían dejado el Grupo al cierre de 2020. British Airways también impulsó una mayor flexibilidad en determinadas áreas operativas para poder ajustar mejor el número de empleados y los costes al nivel de la capacidad operada. Iberia también redujo el número de empleados en funciones directivas, junto con una reestructuración que afectó al personal fuera de España. Iberia y Vueling recurrieron a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en España y, por lo tanto, no asumieron gastos de reestructuración en relación con los empleados en funciones no directivas en España. El cierre de LEVEL Francia dio lugar a una provisión excepcional de 28 millones de euros en relación con los gastos de reestructuración de plantilla. Los cargos excepcionales totales por reestructuración de plantilla durante el año incluidos en el epígrafe de Gastos de personal ascendieron a 313 millones de euros.

Además de los mecanismos de ayudas salariales y protección del empleo y los programas de reestructuración expuestos más arriba, se tomaron otras medidas para reducir aún más los gastos de personal, como ofrecer permisos no retribuidos, suprimir los bonus extraordinarios y reducir la formación no obligatoria. Se tomaron medidas en todos los niveles del Grupo.

Los gastos de personal del ejercicio descendieron 2.074 millones de euros, o un 36,8% menos que en 2019; excluyendo las partidas excepcionales, los gastos de personal se redujeron 1.715 millones de euros, un 34,6% menos.

Gastos de combustible y derechos de emisión

Millones de euros	2020	Incr./ (dism.) año sobre año	Incr./ (dism.) año sobre año
Gastos de combustible y derechos de emisión ¹	3.735	(2.286)	(38,0)%

¹ Incluye un cargo excepcional de 1.694 millones de euros (2019: cero) relacionado con la suspensión de la contabilidad de coberturas para derivados de combustible y derivados de combustible en moneda extranjera a consecuencia del impacto del COVID-19. Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Los precios del combustible en el mercado de materias primas cayeron drásticamente tras la propagación del COVID-19 por todo el mundo en marzo, con caídas que rondaron el 75% frente a los niveles inmediatamente anteriores. Aunque se produjo una recuperación parcial durante el resto del año, los precios siguen moviéndose en niveles muy inferiores a los de 2019.

El Grupo pretende reducir el efecto de la volatilidad de los precios de las materias primas contratando coberturas con hasta tres años de antelación. El programa de coberturas está basado en los niveles previstos de actividad y la proporción cubierta está en sintonía con las políticas de tesorería acordadas con el Consejo.

En 2020, debido al rápido descenso del precio del combustible en el mercado de materias primas, el Grupo ha sufrido pérdidas en los derivados contratados como cobertura de combustible. En circunstancias normales, estas pérdidas en instrumentos de cobertura se habrían compensado con el abaratamiento del combustible físico adquirido. Sin embargo, el impacto del COVID-19 ha provocado una importante reducción en las necesidades de compra de combustible, debido a la considerable reducción de la programación de vuelos. A consecuencia de ello, el Grupo contaba con contratos de derivados para los que no se produjo la correspondiente compra de combustible, lo que provocó que se suspendiera la contabilidad de coberturas para estos derivados y que se registraran unas pérdidas a valor de mercado de 1.781 millones de euros reconocidas como un cargo excepcional en la Cuenta de resultados. También se produjo una ganancia a valor de mercado en relación con coberturas de tipos de cambio de 87 millones de euros que se reconoció en la Cuenta de resultados, lo que situó el cargo excepcional neto del ejercicio en 1.694 millones de euros. Estos valores se calculan a partir de la curva de combustible y los tipos de cambio a plazo a 31 de diciembre de 2020 y la capacidad que se prevé operar en 2021 y 2022.

El Grupo siguió beneficiándose de la reducción del consumo de combustible asociada a la inversión en nuevos aviones, junto con la retirada anticipada de los aviones más antiguos. En general, los gastos de combustible y derechos de emisión se redujeron 2.286 millones de euros, un 38,0% menos que en 2019; excluyendo el cargo excepcional neto por exceso de coberturas, los gastos de combustible y derechos de emisión disminuyeron 3.980 millones de euros, un 66,1% menos.

Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2020	Incr./ (dism.) año sobre año	Incr./ (dism.) año sobre año
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.340	(1.632)	(54,9)%
Tasas de aterrizaje y de navegación	918	(1.303)	(58,7)%
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ¹	1.456	(636)	(30,4)%
Propiedad, TI, y otros gastos ²	782	(29)	(3,6)%
Gastos comerciales	405	(633)	(61,0)%
Diferencias de tipos de cambio	81	88	nm

¹ Incluye un cargo excepcional de 108 millones de euros (2019: cero) relacionado con el deterioro de existencias y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamiento. Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

² Incluye un cargo excepcional de 28 millones de euros (2019: cero) relativo a la notificación de sanción impuesta por la Oficina del Comisario de Información del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018 (22 millones de euros) y a los gastos jurídicos derivados del programa de reestructuración emprendido en todo el Grupo durante el año (6 millones de euros). Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Los Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación disminuyeron 1.632 millones de euros, un 54,9%, con respecto a 2019. Además de los ahorros relacionados con los volúmenes, incluidos los menores costes de producto derivados del descenso de los ingresos de BA Holidays, los gastos se redujeron por acciones como el cierre de las salas en los aeropuertos y la necesaria reducción de los servicios de restauración debido a las medidas para reducir el riesgo de transmisión del COVID-19 a los clientes y al personal.

Las Tasas de aterrizaje y de navegación disminuyeron 1.303 millones frente a 2019, un 58,7% menos. Los gastos descendieron en sintonía con la reducción de la programación de vuelos, aunque se registraron algunos efectos desfavorables relacionados con descuentos por volumen perdidos y acuerdos equivalentes, incluido en el Aeropuerto de Heathrow en Londres, junto con el aumento de las tarifas por parte de Eurocontrol.

Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota se redujeron debido al menor volumen de vuelos operados, junto con la reducción del negocio de mantenimiento externo de Iberia y otros ahorros a consecuencia del COVID-19. Los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota disminuyeron 636 millones de euros, un 30,4% menos; excluyendo el cargo excepcional por el deterioro de existencias y la provisión por costes de devolución de aviones arrendados, los Gastos de mantenimiento y otros costes de flota disminuyeron 744 millones de euros, un 35,6% menos.

Los gastos de propiedad, TI y otros gastos cayeron 29 millones de euros, un 3,6% menos frente a 2019, incluida la notificación de sanción emitida por la Oficina del Comisario de Información del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018; excluyendo esta notificación de sanción firme, los Gastos de propiedad, TI y otros gastos se redujeron 57 millones de euros, un 7,0% menos. Los ahorros de costes asociados con el menor volumen de transacciones de TI y la reducción del consumo y las tarifas de energía se compensaron en parte con los costes derivados de la inversión en infraestructuras de TI. En 2019, la base incorporaba un importe precedente del acuerdo alcanzado por una incidencia en el centro de datos de British Airways en 2017.

Los gastos comerciales se redujeron con la importante caída de los ingresos de pasaje y las reservas, junto con una reducción del gasto en marketing y otras partidas discrecionales a raíz del COVID-19. Los gastos comerciales disminuyeron 633 millones de euros con respecto al año anterior, un 61,0% menos.

Costes de propiedad

Los costes de propiedad engloban la depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material e inmaterial. El Grupo adoptó la NIIF 16 "Arrendamientos" desde el 1 de enero de 2019, lo que significa que los activos por derecho de uso relacionados con arrendamientos se incluyen en el Balance de situación y la depreciación asociada a dichos activos por derecho de uso se registra como depreciación.

Millones de euros	2020	Incr./ (dism.) año sobre año	Incr./ (dism.) año sobre año
Costes de propiedad ¹	2.955	844	40,0%

¹ Incluye un cargo excepcional de 856 millones de euros (2019: cero) relacionado con el deterioro de flota y otros activos. Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

El aumento de los costes de propiedad en 844 millones de euros, un 40,0% más, se debe al cargo por deterioro de 856 millones de euros derivado de la retirada de las flotas de Boeing 747-400 de British Airways y de Airbus A340-600 de Iberia y otros activos relacionados, junto con la parada anticipada o la devolución de otros 37 aviones. Excluyendo estas partidas, los costes de propiedad se habrían situado en niveles similares a los de 2019.

Efecto de los tipos de cambio

Los efectos de los tipos de cambio se calculan convirtiendo los resultados del ejercicio actual usando los tipos de cambio del año anterior. La conversión de divisas distintas al euro a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afectó a los ingresos y gastos presentados, fundamentalmente en British Airways e IAG Loyalty. Desde la perspectiva de las transacciones, los resultados del Grupo se ven afectados por la fluctuación de los tipos de cambio, fundamentalmente la exposición a la libra esterlina, el euro y el dólar estadounidense. El Grupo genera normalmente un excedente en la mayor parte de divisas en las que opera, con la excepción del dólar estadounidense, donde la inversión en inmovilizado, las amortizaciones de deuda y las compras de combustible generalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de las operaciones en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En general, la pérdida de las operaciones del Grupo antes de partidas excepcionales aumentó 5 millones de euros en 2020 debido a efectos desfavorables de los tipos de cambio.

Efecto de los tipos de cambio antes de partidas excepcionales

Millones de euros Favorable/(adverso)	2020		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	84	33	117
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(31)	(91)	(122)
Efecto total de los tipos de cambio sobre la pérdida de las operaciones	53	(58)	(5)

Millones de euros Favorable/(adverso)	2019		
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	Efecto total de los tipos de cambio
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	68	325	393
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de las operaciones	(58)	(268)	(326)
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de las operaciones	10	57	67

Los tipos de cambio del Grupo fueron los siguientes:

	2020	2019	Incr./ (dism.) año sobre año
Conversión - Balance de situación			
GBP a EUR	1,10	1,18	(6,8)%
Conversión - Cuenta de resultados (media ponderada)			
GBP a EUR	1,13	1,13	0,0%
Transacción (media ponderada)			
GBP a EUR	1,13	1,13	0,0%
EUR a USD	1,13	1,12	0,9%
GBP a USD	1,27	1,27	0,0%

Gastos no operativos netos totales

Los gastos no operativos netos totales del ejercicio ascendieron a 384 millones de euros frente a 338 millones de euros en 2019. La causa principal de este incremento fue el aumento en 59 millones de euros de los costes financieros (un 9,7% más) por los intereses sobre la deuda nueva y los gastos de formalización. En ambos años, los costes de financiación se compensaron parcialmente con ganancias netas por conversión de moneda extranjera, relacionadas principalmente con la conversión de los saldos en dólares estadounidenses y los instrumentos financieros derivados relacionados.

Impuestos

El crédito fiscal del periodo ascendió a 887 millones de euros (2019: cargo fiscal de 560 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo (crédito) para el Grupo del 11% (2019: cargo del 25%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, en el Reino Unido, España o Irlanda, con tipos impositivos en 2020 del 19%, el 25% y el 12,5%, respectivamente, que se traducen en un tipo impositivo efectivo esperado del 21%. La diferencia entre el tipo impositivo efectivo esperado del 21% y el tipo impositivo efectivo real del 11% se debió en primer lugar a no reconocer créditos fiscales en relación con determinadas pérdidas del periodo actual y periodos anteriores y diferencias temporales deducibles; dichas pérdidas y diferencias temporales deducibles están relacionadas principalmente con Iberia, Openskies y Vueling. Además, el gobierno del Reino Unido mantuvo el tipo del impuesto de sociedades en el 19% desde el 1 de abril de 2020, en lugar de la reducción al 17% que se había promulgado anteriormente.

Resultados de las operaciones de las compañías operativas

Después de partidas excepcionales ¹	British Airways Millones de libras esterlinas			Aer Lingus Millones de euros			Iberia Millones de euros			Vueling Millones de euros		
	2020	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2020	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2020	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)	2020	Incr./ (dism.)	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	2.840	(9.059)	(76)%	379	(1.681)	(82)%	1.160	(2.893)	(71)%	569	(1.868)	(77)%
Ingresos de carga	890	179	25%	88	34	63%	240	(51)	(18)%	-	-	-
Otros ingresos	217	(463)	(68)%	-	(11)	-	859	(442)	(34)%	5	(13)	(72)%
Total ingresos	3.947	(9.343)	(70)%	467	(1.658)	(78)%	2.259	(3.386)	(60)%	574	(1.881)	(77)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.996	(1.241)	(38)%	286	(174)	(38)%	716	(486)	(40)%	314	(234)	(43)%
Gastos de personal	1.916	(1.196)	(38)%	217	(188)	(46)%	798	(366)	(31)%	196	(105)	(35)%
Gastos asociados a proveedores	2.440	(2.057)	(46)%	370	(484)	(57)%	1.544	(848)	(35)%	594	(522)	(47)%
Costes de propiedad ²	1.475	369	33%	157	27	21%	612	222	57%	345	95	38%
Pérdida de las operaciones	(3.880)	(5.218)	nm	(563)	(839)	nm	(1.411)	(1.908)	nm	(875)	(1.115)	nm
<i>Margen operativo</i>	<i>(98,3)%</i>	<i>(108,4) pts</i>		<i>(120,4)%</i>	<i>(133,4) pts</i>		<i>(62,5)%</i>	<i>(71,3) pts</i>		<i>(152,3)%</i>	<i>(162,1) pts</i>	

Indicadores de rendimiento alternativos ¹												
Ingresos de pasaje	2.894	(9.005)	(76)%	382	(1.678)	(81)%	1.160	(2.893)	(71)%	569	(1.868)	(77)%
Ingresos de carga	890	179	25%	88	34	63%	240	(51)	(18)%	-	-	-
Otros ingresos	217	(463)	(68)%	-	(11)	-	859	(442)	(34)%	5	(13)	(72)%
Total ingresos antes de partidas excepcionales	4.001	(9.289)	(70)%	470	(1.655)	(78)%	2.259	(3.386)	(60)%	574	(1.881)	(77)%
Gastos de combustible y derechos de emisión	1.159	(2.078)	(64)%	142	(318)	(69)%	372	(830)	(69)%	160	(388)	(71)%
Gastos de personal	1.695	(834)	(33)%	193	(212)	(52)%	784	(380)	(33)%	196	(105)	(35)%
Gastos asociados a proveedores	2.398	(2.099)	(47)%	363	(491)	(57)%	1.492	(900)	(38)%	564	(552)	(49)%
Costes de propiedad ²	1.076	(30)	(3)%	133	3	2%	370	(20)	(5)%	277	27	11%
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.327)	(4.248)	nm	(361)	(637)	nm	(759)	(1.256)	nm	(623)	(863)	nm
<i>Margen operativo antes de partidas excepcionales</i>	<i>(58,2)%</i>	<i>(72,7) pts</i>		<i>(76,8)%</i>	<i>(89,8) pts</i>		<i>(33,6)%</i>	<i>(42,4) pts</i>		<i>(108,5)%</i>	<i>(118,3) pts</i>	

¹ En la sección de Indicadores de rendimiento alternativos se ofrece más información.

² Los costes de propiedad reflejan la Depreciación, amortización y deterioro.

Análisis por compañía operativa

Los resultados después de partidas excepcionales de cada compañía operativa se muestran anteriormente junto con los Indicadores de rendimiento alternativos, que excluyen las partidas excepcionales, como se indica en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Los resultados de todas las compañías operativa se vieron considerablemente afectados por el COVID-19 en 2020 y, por lo tanto, los elementos clave que determinaron los resultados de las cuatro compañías operativas principales son comunes y muchos de ellos se han cubierto en las secciones anteriores. Las cuatro compañías operativas registraron descensos significativos de los ingresos de pasaje y tomaron medidas para reducir los costes operativos y preservar la liquidez. British Airways, Iberia y Aer Lingus se beneficiaron del aumento de los vuelos de carga y los mayores *yields* de carga y tanto British Airways como Aer Lingus generaron más ingresos de carga que en 2019.

Los gastos de personal descendieron debido al uso de los programas de ayudas salariales y programas similares, sobre todo en el Reino Unido e Irlanda, mientras que en España se aplicaron expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE). British Airways y Aer Lingus acometieron programas de reestructuración durante el año, mientras que Iberia también redujo el número de empleados en funciones directivas y el personal fuera de España.

Las compañías operativas operan con programas de coberturas similares con arreglo a una política centralizada para todo el Grupo, lo que provocó un exceso de coberturas en las compras de combustible y en las operaciones de divisas relacionadas. Excluido el impacto del exceso de coberturas, los gastos de combustible descendieron en sintonía con la reducción de la capacidad, obteniéndose un pequeño efecto positivo derivado de la eficiencia de los aviones de última generación y un menor precio efectivo neto de coberturas.

Los gastos asociados a proveedores también disminuyeron considerablemente en cada una de las compañías operativas en respuesta a los ahorros relacionados con los volúmenes, vinculados a su vez a la importante reducción de las programaciones de vuelos, junto con las iniciativas negociadas de reducción de costes y los recortes del gasto discrecional.

Los costes de propiedad se vieron afectados por el deterioro de aviones y activos relacionados en cada compañía operativa, como la retirada anticipada de la flota de Boeing 747-400 en British Airways y la flota de Airbus A340-600 en Iberia, a lo que hay que sumar otros aviones parados permanentemente a la espera de enajenación o devolución a arrendadores.

Los márgenes operativos son mucho menos significativos que en años anteriores a la vista del considerable efecto del COVID-19, pero se incluyen para ofrecer una información completa; cada compañía operativa principal registró unas sustanciales pérdidas de las operaciones en 2020 y las reducciones de costes solo pudieron mitigar parcialmente la caída de los ingresos.

Inversión en inmovilizado

En respuesta al COVID-19, el Grupo ha acordado aplazar la entrega de 68 aviones que tenía previsto recibir en el periodo 2020-2022 y reprogramar algunos pagos por anticipado a los fabricantes de aeronaves. En noviembre de 2019, como se anunció en el Día de los Mercados de Capital de IAG, estaba previsto que la inversión en inmovilizado alcanzara los 14.200 millones de euros en el periodo de 2020 a 2022. Tras los aplazamientos de entregas de aviones y los ahorros en otras partidas de inversión en inmovilizado a raíz de la respuesta ante el COVID-19, ahora el Grupo prevé una inversión en inmovilizado en ese periodo inferior a 7.000 millones de euros. Están manteniéndose conversaciones con los fabricantes de aeronaves sobre más aplazamientos.

El Grupo no formalizó ningún nuevo contrato para adquirir más aviones en 2020, ni con fabricantes de aeronaves ni con empresas de arrendamiento.

En 2020, el Grupo recibió 34 aviones: 19 para British Airways, ocho para Iberia, tres para Vueling y cuatro para Aer Lingus. A 31 de diciembre de 2020, una de estas aeronaves no había entrado todavía en servicio y, por lo tanto, no forma parte de la flota "en servicio" que se muestra en otra parte de este informe. El impacto en la liquidez derivado de las entregas de aviones fue positivo para el efectivo, ya que el valor de la financiación obtenida superó los pagos finales de las entregas efectuados a los fabricantes de aeronaves, debido a los pagos por anticipado realizados para estos aviones en años anteriores; el importe total de la financiación de aviones obtenido durante el año fue de 2.200 millones de euros.

Entregas de aviones	2020	2019
Familia Airbus A320	15	32
Airbus A330	2	3
Airbus A350	7	8
Boeing 777-300	4	-
Boeing 787-10	2	-
Embraer E190	4	2
Total	34	45

La inversión en inmovilizado se redujo hasta 1.900 millones de euros durante el año, lo que supone un recorte de más del 50% frente a los 4.200 millones de euros que en noviembre de 2019 se preveía alcanzar durante 2020. La inversión en inmovilizado también fue más baja que la proyección revisada de 2.700 millones ofrecida en julio de 2020, debido principalmente a los nuevos aplazamientos de entregas de aviones, lo que trajo consigo el traslado de alrededor de 500 millones de euros en pagos por entregas de aviones y financiación asociada hasta 2021.

A pesar de las reducciones efectuadas en los proyectos de inversión discrecionales, el Grupo mantuvo su programa de iniciativas de ciberseguridad.

Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizado y contratado a 31 de diciembre de 2020 ascendió a 10.545 millones de euros (2019: 12.830 millones de euros). La mayor parte de esta inversión está denominada en dólares estadounidenses e incluye compromisos de inversión hasta 2027 en relación a 121 aviones: 64 aviones de la familia Airbus A320, 10 Boeing 787, 18 Boeing 777, un Airbus A330, 26 Airbus A350 y dos Embraer E190.

El Grupo se reserva ciertos derechos para cancelar estos compromisos en caso de retrasos sustanciales en las entregas de aviones causados por los fabricantes de aeronaves. A 31 de diciembre de 2020 no se había ejercido ninguno de estos derechos.

Entregas de aviones futuras a 31 de diciembre	2020	2019
Familia Airbus A320	64	79
Airbus A330	1	1
Airbus A350	26	33
Boeing 777-300	-	4
Boeing 777-9	18	18
Boeing 787-10	10	12
Embraer E190	2	-
Total	121	147

Capital circulante y otras iniciativas

El Grupo negoció aplazamientos en los pagos a proveedores y los pagos de arrendamientos. El Grupo renovó derivados de combustible y monetizó créditos del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE y derivados de tipos de cambio, lo que se tradujo en una reducción de las salidas de efectivo en 2020 de aproximadamente 625 millones de euros; los aplazamientos a años futuros suponen aproximadamente el 60% de este importe, la mayor parte del cual vence en 2021. Durante el año se flexibilizaron los plazos del IVA y otros pagos a la agencia tributaria británica y a Eurocontrol en lo que respecta a los cargos regulados generales, aunque a finales de año se habían recuperado los términos habituales.

En el tercer trimestre, se firmó una renovación plurianual con American Express, con un pago por adelantado de aproximadamente 830 millones de euros (754 millones de libras esterlinas), una parte importante de los cuales correspondió a una compra anticipada de Avios.

Los deudores comerciales se redujeron considerablemente y pasaron de 2.255 millones de euros (netos de la provisión por pérdidas crediticias previstas) a 31 de diciembre de 2019 a 557 millones de euros a finales de 2020. Esta reducción se debió en parte a la contracción de la actividad, que redujo los ingresos de pasaje y otros ingresos pendientes de recibir por el Grupo, pero también se consiguió poniendo el foco en garantizar que se abonaban los importes pendientes adeudados por clientes y organismos públicos.

Los ingresos diferidos por ventas de billetes, que incluyen los puntos de fidelización (Avios), descendieron 356 millones de euros hasta 5.130 millones de euros a 31 de diciembre de 2020; de esta cifra, 4.657 millones se incluyen en pasivos corrientes y 473 millones de euros en pasivos no corrientes, asociados con la renovación del contrato de IAG Loyalty con American Express. El valor de los puntos de fidelización (Avios) emitidos y pendientes de reconocer en los ingresos aumentó 800 millones de euros frente a 2019, hasta 2.700 millones de euros, en relación a la renovación del contrato con American Express y al pago anticipado asociado, pero las ventas anticipadas de transporte relacionadas con ventas de billetes a pasajeros cayeron 1.200 millones de euros frente a 2019, hasta 2.400 millones de euros. El impacto en el efectivo de los vuelos cancelados se mitigó gracias a los clientes que optaron por recibir bonos para viajes futuros en lugar de reembolsos en efectivo y, en este sentido, el valor de los bonos pendientes a 31 de diciembre de 2020 representaba aproximadamente la mitad del saldo de ventas anticipadas de transporte.

Debido al COVID-19, British Airways pudo acogerse a una devolución de pagos de impuestos efectuados a la agencia tributaria británica en 2019 y el Grupo pudo agilizar su percepción al 2020, en lugar de 2021. Junto con las devoluciones registradas en Irlanda, el efecto consistió en una mejora del efectivo de aproximadamente 175 millones de euros en 2020.

British Airways aplazó aportaciones mensuales a planes de pensiones en el Reino Unido que habrían tenido que efectuarse en el cuarto trimestre de 2020, por importe de 125 millones de euros, junto con aportaciones de 375 millones de euros correspondientes a los tres primeros trimestres de 2021. Estos pagos se añadirán al final del calendario de aportaciones a la reducción del déficit, que actualmente finaliza en marzo de 2023. British Airways aportó como garantía al Administrador de NAPS varios activos inmobiliarios en relación con estos pagos aplazados. British Airways también ha acordado que no abonará dividendos a IAG hasta el final de 2023 y que, desde 2024, los dividendos serán igualados por una contribución a NAPS del 50% del dividendo pagado hasta que las contribuciones diferidas hayan sido pagadas.

Financiación y deuda

Los objetivos a largo plazo de IAG al gestionar el capital son salvaguardar la capacidad del Grupo para seguir operando conforme al principio de empresa en funcionamiento, mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste del capital y generar rentabilidades para los accionistas. En noviembre de 2018, S&P y Moody's otorgaron a IAG una calificación crediticia a largo plazo de *investment grade*, con perspectiva estable. Las calificaciones (a 25 de febrero de 2021) son: S&P: BB (recorte de tres escalones); Moody's: Ba2 (recorte de dos escalones), sobre la base del estado del COVID-19 y las restricciones a los viajes asociadas, junto con los plazos previstos de recuperación del tráfico aéreo mundial.

Deuda y capital

El Grupo supervisa el apalancamiento usando el ratio deuda neta/EBITDA.

El objetivo del Grupo para el ratio deuda neta/EBITDA es un valor inferior a 1,8 veces.

En 2020, debido a los efectos del COVID-19, el EBITDA entró en territorio negativo, por lo que el ratio deuda neta/EBITDA resulta mucho menos significativo que en periodos normales. El cálculo de 2020 arroja una cifra de menos 4,3 veces.

Deuda neta

Millones de euros	2020	2019	Incr./ (dism.)
Deuda	14.254	12,704	1.550
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	(6.683)	(6,274)	(409)
Deuda neta a 1 de enero	7.571	6,430	1.141
Disminución/(aumento) de efectivo después de diferencias de cambio	766	(409)	1.175
Salida de flujos de efectivo netos por pagos de deuda y pasivos por arrendamientos	(2.514)	(2,237)	(277)
Entrada de flujos de efectivo netos por nuevos préstamos	3.567	2,286	1.281
Impacto no monetario por nuevos arrendamientos	1.179	1,199	(20)
Aumento en la deuda neta por financiación	2.232	1,248	984
Diferencias de cambio y otros movimientos distintos de efectivo	(807)	302	(1,109)
Deuda neta a 31 de diciembre	9.762	7,571	2,191

La deuda neta aumentó en 1.425 millones de euros, debido principalmente a préstamos no vinculados a aviones recibidos por British Airways en el marco del mecanismo CCFF del Reino Unido (328 millones de euros), préstamos garantizados por el ICO español por importe de 750 millones de euros para Iberia y de 260 millones de euros para Vueling, junto con una deuda de 75 millones de euros garantizada por el ISIF irlandés (véase más adelante). El efectivo se redujo en 766 millones de euros, lo que se tradujo en una deuda neta 2.191 millones de euros mayor, hasta un total de 9.762 millones de euros. Desde la adopción de la NIIF 16 a partir del 1 de enero de 2019, la deuda neta incluye la deuda vinculada a los activos por derecho de uso, representada fundamentalmente por aviones cubiertos por arrendamiento operativo.

Depósitos en efectivo y remunerados

El saldo de efectivo de 2020 de IAG y otras compañías del Grupo incluye el saldo del producto de la emisión de títulos en IAG y el pago de la renovación del contrato con American Express en IAG Loyalty.

Millones de euros	2020	2019	Incr./ (dism.)
British Airways	1.389	3.055	(1.666)
Iberia	822	1.121	(299)
Aer Lingus	266	580	(314)
Vueling	590	820	(230)
IAG y otras compañías del Grupo	2.850	1.107	1.743
Efectivo y depósitos	5.917	6.683	(766)

El efectivo y los depósitos remunerados se redujeron 766 millones de euros, hasta 5.917 millones de euros, y el importante efecto del COVID-19 sobre los beneficios se compensó con las medidas de mitigación adoptadas por el Grupo, incluidos los préstamos adicionales y la ampliación de capital de 2.700 millones de euros.

Deuda

A pesar de las alteraciones que sufrieron los mercados financieros en relación con el sector de la aviación, vinculadas a la pandemia del COVID-19, el Grupo pudo seguir obteniendo una financiación eficiente garantizada con las entregas de aviones. En total, se financiaron 36 aviones durante el año, 4 de los cuales fueron entregados en 2019, con 13 operaciones de venta y posterior arrendamiento, 11 arrendamientos directos con arrendadores y 12 arrendamientos financieros. Tan solo dos aviones entregados en 2020 no se habían financiado a finales de año, aunque para estos se acordaron y ejecutaron operaciones de venta y posterior arrendamiento en febrero de 2021.

Los fondos de las operaciones de venta y posterior arrendamiento siguen cubriendo sustancialmente la totalidad del precio de compra pagado por el Grupo. En noviembre de 2020 se emitió y cerró con éxito una financiación por valor de 1.005 millones de dólares estadounidenses (823 millones de euros) mediante *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC), de los cuales 577 millones de dólares estadounidenses (472 millones de euros) se utilizaron en diciembre en forma de arrendamientos financieros; el resto se prevé utilizar en 2021, en función de las entregas de aviones. La emisión estaba formada por una estructura en dos tramos que alcanzó una relación entre el principal y el valor de la garantía del 75%, en base a una tasación independiente de los aviones.

Además de la financiación habitual de los aviones a largo plazo, el Grupo dio pasos para elevar la liquidez disponible a través de otros préstamos y líneas de crédito. Se formalizaron líneas de financiación a corto plazo garantizadas con aviones para British Airways (750 millones de dólares estadounidenses o 667 millones de euros) e Iberia (228 millones de dólares estadounidenses o 194 millones de euros) durante el segundo trimestre. Estas líneas se dispusieron íntegramente durante el año, pero habían sido amortizadas completamente a finales de año gracias al éxito del Grupo al obtener financiación más eficiente a largo plazo.

El Grupo acordó nuevos préstamos no vinculados a aviones en cada una de sus principales compañías operadoras. En marzo, British Airways completó su emisión inaugural de pagarés, que presentaban un vencimiento a doce meses y recaudaron unos fondos netos de 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas), usando el programa *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido. En abril, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente, recibiendo los fondos en mayo. Estos préstamos estaban cubiertos por una garantía del 70% sobre el importe recibido otorgada por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) español. No se realizan amortizaciones durante los tres primeros años y los préstamos vencen en 2025; los préstamos no incorporan cláusulas financieras, pero sí establecen algunas restricciones relativas a las transferencias de efectivo al resto de sociedades de IAG. En diciembre, el *Irish Strategic Investment Fund* aprobó un préstamo de 150 millones de euros para Aer Lingus, de los cuales, a 31 de diciembre de 2020, se había dispuesto de 75 millones de euros; este préstamo también contiene restricciones relativas a las transferencias de efectivo de Aer Lingus a IAG y a otras compañías del Grupo. A finales de 2020, British Airways anunció que había recibido un compromiso para un préstamo a cinco años del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.000 millones de libras esterlinas, suscrito por un sindicato de bancos y garantizado parcialmente (al 80%) por el *UK Export Finance* (UKEF); este préstamo contenía algunas cláusulas no financieras, como restricciones a las transferencias de efectivo a IAG. Esta línea de crédito se había dispuesto íntegramente como un préstamo en febrero de 2021.

Las medidas en materia de deuda anteriores se tradujeron en unos fondos totales procedentes de préstamos de 3.567 millones de euros durante el año. Esto incluye la disposición de las líneas de financiación de aviones a corto plazo mencionadas anteriormente y la amortización de estas líneas durante el año se muestra en "Amortizaciones de préstamos y pasivos por arrendamientos".

Patrimonio neto

Durante el tercer trimestre, el Grupo lanzó una ampliación de capital con emisión de títulos que se suscribió íntegramente y el principal accionista del Grupo, Qatar Airways Group, suscribió íntegramente el porcentaje de derechos que le correspondía. La ampliación de capital se completó con éxito a comienzos del cuarto trimestre y en octubre se recibieron unos fondos brutos de 2.700 millones de euros. A 31 de diciembre de 2020, ninguna parte de los 2.700 millones de euros resultantes de la ampliación de capital se había asignado permanentemente a alguna de las compañías operadoras del Grupo. British Airways recibió un préstamo de IAG de 1.645 millones de euros y Aer Lingus un préstamo de 50 millones de euros.

Líneas de liquidez

En marzo, British Airways amplió su línea de crédito renovable hasta junio de 2021, por un importe concedido de 1.380 millones de dólares estadounidenses. El Grupo también ha contratado otras líneas de crédito durante el año. A finales de año, las líneas de crédito concedidas con fines generales, incluido el importe no dispuesto de la línea de crédito renovable de British Airways, ascendían a 900 millones de euros. Además, el Grupo había formalizado líneas de financiación de aviones por valor de 1.200 millones de euros, que aportan financiación garantizada para ciertas entregas futuras de aviones, lo que incluye los fondos concedidos y no dispuestos en el marco de los EETC emitidos por British Airways en noviembre de 2020. En total, el Grupo contaba con 2.100 millones de euros en líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales y aviones a 31 de diciembre de 2020.

Dividendos

A raíz del impacto derivado del COVID-19, el 2 de abril de 2020 el Consejo de Administración del Grupo decidió retirar la propuesta de abonar un dividendo complementario para 2019 de 17 céntimos de euro por acción que se iba a presentar ante la siguiente Junta General de Accionistas y que habría dado lugar a un pago total de 337 millones de euros.

Liquidez y flujos de efectivo

La liquidez total, representada por efectivo y depósitos remunerados de 5.917 millones de euros y líneas de financiación para fines generales y para aeronaves concedidas y no dispuestas de 2.142 millones de euros, ascendía a 8.059 millones de euros a 31 de diciembre de 2020. Incluyendo la deuda de 2.200 millones de euros a través de UKEF formalizada en diciembre de 2020, la liquidez pro forma se sitúa en 10.300 millones de euros.

Flujos de caja

Millones de euros	2020	2019	Movimiento
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(7.426)	2,613	(10.039)
Depreciación, amortización y deterioro	2.955	2,111	844
Variación del capital circulante	1.227	(70)	1,297
Pagos relacionados con reestructuración	(383)	(180)	(203)
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(313)	(865)	552
Provisiones y otras variaciones no monetarias	556	951	(395)
Pérdida no realizada sobre la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas	569	-	569
Intereses pagados	(548)	(481)	(67)
Intereses percibidos	22	42	(20)
Impuestos percibidos/(pagados)	45	(119)	164
(Salidas)/entradas de efectivo netas de las actividades de explotación	(3.296)	4,002	(7.298)
Adquisición de inmovilizado material e inmaterial	(1.939)	(3,465)	1,526
Venta de inmovilizado material e inmaterial	1.133	911	222
Disminución/(aumento) de los depósitos remunerados a corto plazo	2.366	(103)	2,469
Otros movimientos de inversión	2	(1)	3
Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión	1.562	(2,658)	4,220
Fondos de préstamos	3.567	2,286	1,281
Amortización de préstamos	(978)	(730)	(248)
Amortización de pasivos por arrendamiento	(1.536)	(1,507)	(29)
Dividendo pagado	(53)	(1,308)	1,255
Fondos procedentes de la emisión de títulos	2.674	-	2,674
Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación	3.674	(1,259)	4,933
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.940	85	1,855
Diferencias netas por cambio de divisa	(228)	140	(368)
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	4.062	3,837	225
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	5.774	4,062	1,712
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	143	2,621	(2,478)
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	5.917	6,683	(766)

Muchas de las partidas relevantes de los flujos de caja se han explicado anteriormente, incluyendo en las secciones sobre gastos operativos (combustible), inversión en inmovilizado, capital circulante y otras iniciativas y financiación.

Los cargos por reestructuración comprenden los pagos efectuados en España en relación con los programas de despidos acordados en años anteriores, junto con el efecto del cargo excepcional por reestructuración de 313 millones de euros en 2020 (véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos).

Los pagos a planes de pensiones de 2019 englobaron un pago extraordinario de 250 millones de libras esterlinas (283 millones de euros) al fondo NAPS de British Airways; el aplazamiento de aportaciones al déficit en el cuarto trimestre tuvo un efecto positivo en 2020.

De los cargos excepcionales por suspensión de la contabilidad de coberturas relacionadas con ingresos de pasaje de 62 millones de euros y con gastos de combustible y derechos de emisión de 1.694 millones de euros en 2020, 1.187 millones de euros habían sido pagados, lo que supone un total de 569 millones de euros que se debe pagar en años futuros, en su mayoría en 2021.

La venta de inmovilizado material e inmaterial, además de las 13 operaciones de venta de aviones y posterior arrendamiento expuestas en la sección "Financiación" anterior, comprende la venta del excedente de motores y otros equipos y bienes en Londres Heathrow.

Las amortizaciones de préstamos y pasivos por arrendamientos incluyen el elemento de principal de los pagos de arrendamientos constantes, junto con la financiación de aviones a corto plazo de 833 millones de euros, que se dispuso y amortizó íntegramente durante el año. No existen pagos de emisiones de bonos de IAG que venzan en 2021. Atendiendo a la cotización actual, los restantes 500 millones de euros en bonos convertibles de IAG vencerán en noviembre de 2022.

La salida de efectivo de 53 millones de euros correspondiente a dividendos obedece a las retenciones practicadas en España sobre el dividendo a cuenta de 2019, ya que el dividendo se pagó a los accionistas en diciembre de 2019 y las correspondientes retenciones se abonaron a las autoridades tributarias españolas en enero de 2020.

MARCO ESTRATÉGICO

La misión de IAG es ser el grupo de líneas aéreas líder internacional.

Esto significa que nos esforzamos por:

- Ganar clientes gracias a nuestro servicio y valor en toda nuestra red global;
- Aportar una rentabilidad superior a nuestros accionistas aprovechando las oportunidades de ingresos y costes en todo el Grupo;
- Atraer y desarrollar a los mejores profesionales del sector;
- Proporcionar una plataforma para que las aerolíneas internacionales de calidad, líderes en sus mercados, participen en la consolidación;
- Conservar la identidad cultural y las marcas de nuestras aerolíneas individuales; y
- Liderar la industria en sostenibilidad medioambiental.

Al avanzar hacia nuestra visión, IAG contribuirá a definir el futuro del sector y a establecer nuevos estándares de excelencia, con la intención de maximizar la creación de valor sostenible para nuestros accionistas y clientes.

Las prioridades estratégicas de IAG son las siguientes:

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

PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo, detallados en las páginas 62 a 69 del Informe y cuentas anuales de 2019, siguen siendo vigentes e incluyen el riesgo de pandemia dentro del apartado "Acontecimientos causantes de perturbaciones importantes de la red".

Este año, en respuesta a la crisis de la pandemia, el marco de gestión de riesgos ha evolucionado para desarrollar la evaluación realizada por el Grupo sobre las interdependencias de los riesgos, mejorar la planificación de escenarios para cuantificar el impacto en diferentes y considerar los riesgos que han aumentado, bien a resultados del entorno externo o bien a resultados de las decisiones tomadas por la empresa en respuesta al entorno externo. El proceso adoptado este año ha ayudado al Consejo y a la dirección a responder con celeridad ante un entorno que sufría rápidos cambios, posibilitando de este modo una comprensión e identificación claras de los riesgos emergentes derivados del impacto de la pandemia. No se han identificado nuevos riesgos principales durante las reuniones de evaluación de la gestión de riesgos en todo el negocio, aunque la gravedad o la probabilidad de que ocurran ciertos riesgos ha aumentado como resultado de la pandemia y sus consecuencias.

Allí donde se identificaron acciones de mitigación adicionales, estas se han puesto en marcha y se han incorporado para minimizar el efecto duradero para el Grupo y proteger sus negocios y a su personal. Estas acciones se han debatido con el Consejo mediante actualizaciones regulares e incluyen el estudio de escenarios potenciales, que describen el impacto de nuevas tensiones en el Grupo provocadas por el entorno político y económico general y las respuestas de los gobiernos nacionales a la pandemia.

Entre los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2019, los principales riesgos en los que ha influido la pandemia de COVID-19 se ponen de relieve a continuación, junto con las respuestas puestas en marcha por la dirección en el negocio y recogidas en el plan de negocio y los escenarios más recientes del Grupo.

- Aeropuertos, infraestructuras y terceros fundamentales. Las restricciones en los hubs y aeropuertos han obligado a realizar constantes ajustes en la capacidad, incluidos ajustes de flota, flexibilidad operativa y nuevos procedimientos operativos. El Grupo ha trabajado activamente con los proveedores para garantizar que se mantienen las operaciones y se comprende la repercusión sobre sus negocios, implantando medidas de mitigación allí donde ha sido necesario.
- Competencia, consolidación y regulación gubernamental. La magnitud de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación han variado entre los diferentes países y el impacto potencial sobre el panorama de la competencia se evalúa continuamente. Las restricciones de los gobiernos siguen siendo fragmentadas y cambiantes y han exigido una importante agilidad a nuestras redes para gestionar el impacto sobre nuestros clientes y actividades. El Grupo ha reestructurado sus negocios y operaciones para poder hacer frente a los retos de la situación actual.
- Ciberataques y seguridad de los datos. El Grupo ha seguido invirtiendo como tenía previsto en ciberseguridad y ha dado pasos para mitigar los riesgos tecnológicos y de otro tipo derivados del teletrabajo. El Director de Seguridad de la Información de IAG presta apoyo a los negocios del Grupo ofreciendo garantías y especialización en materia de estrategia, políticas, formación e información de operaciones de seguridad para el Grupo. Se emplea información sobre amenazas para analizar los riesgos cibernéticos a los que se enfrenta el Grupo.
- Hecho causante de interrupción en el servicio. La pandemia de COVID-19 probablemente siga teniendo un efecto adverso sobre el Grupo, al igual que cualquier brote futuro u otro suceso relevante que dé lugar a la imposición de restricciones a los viajes y a la libre circulación de las personas por parte de los gobiernos. Las incidencias en el servicio afectan a los clientes de las aerolíneas y pueden tener un efecto adverso sobre las marcas del Grupo. El Grupo está centrado en su resiliencia operativa y financiera y la seguridad y recuperación de sus clientes y empleados.
- Sistemas e infraestructuras de TI. La dependencia de sistemas de TI para procesos clave de los negocios y clientes es alta. Cuando se aborda el entorno tecnológico histórico, las transformaciones al ritmo que requieren las aerolíneas del Grupo podría perturbar las operaciones.
- Cultura y relaciones laborales. Se han puesto en marcha procedimientos de seguridad adicionales para proteger al personal y los clientes del Grupo, de acuerdo con las recomendaciones sectoriales. Cuando ha sido posible, el personal del Grupo ha teletrabajado, siguiendo las recomendaciones de los gobiernos. La fortaleza y el compromiso de los trabajadores y directivos del Grupo ha sido determinante a lo largo del periodo de la pandemia para garantizar que el Grupo se encuentra en la mejor situación para retomar sus operaciones y adaptarse como sea necesario al incierto entorno externo. A medida que el Grupo transforma rápidamente todas sus operaciones para adecuarse al nuevo entorno, el compromiso y apoyo de los empleados del Grupo va a ser un catalizador de gran importancia. Se han realizado consultas a los empleados cuando ha sido necesario y oportuno en relación con la reestructuración impuesta por la pandemia.
- Entorno político y económico. Los gobiernos nacionales están decretando una serie de restricciones a los viajes y cuarentenas que seguirán afectando a las operaciones del Grupo. Se está haciendo un seguimiento activo de estas medidas y los planes de capacidad a corto plazo están revisándose dinámicamente de acuerdo con las últimas novedades. Si el impacto económico del COVID-19 continúa, el Grupo ajustará en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos en caso necesario.

- Financiación mediante deuda y riesgo financiero. A pesar de las perturbaciones que han experimentado los mercados financieros desde que se inició la pandemia, el Grupo se ha centrado en proteger de la liquidez renovando y ampliando líneas de crédito y cerrando nuevos arrendamientos de aviones, además de acordar nuevas líneas de financiación a un año en previsión de una mejoría de las condiciones del mercado. Se cerraron con éxito financiaciones a largo plazo para aviones durante el año y se amortizaron las líneas adicionales de financiación a un año. El Grupo también ha reforzado su capital tras recibir unos fondos netos de 2.700 millones de euros a comienzos de octubre. El 22 de febrero de 2021, British Airways anunció que había formalizado un acuerdo para un préstamo a cinco años a través del mecanismo *Export Development Guarantee* por valor de 2.000 millones de libras esterlinas, suscrito por un sindicato de bancos y garantizado de forma sustancial (al 80%) por el *UK Export Finance* (UKEF) del Reino Unido.

El Consejo y sus subcomisiones han estado informados en todo momento de las respuestas de los reguladores, los competidores y los gobiernos.

International Consolidated Airlines Group, S.A.
Estados Financieros Consolidados no auditados del ejercicio
1 de enero de 2020 – 31 de diciembre de 2020

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2020	2019 ¹
Ingresos de pasaje		5.512	22.468
Ingresos de carga		1.306	1.117
Otros ingresos		988	1.921
Total ingresos	4	7.806	25.506
Gastos de personal	7	3.560	5.634
Gastos de combustible y derechos de emisión		3.735	6.021
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación		1.340	2.972
Tasas de aterrizaje y de navegación		918	2.221
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota		1.456	2.092
Propiedad, TI y otros gastos		782	811
Gastos comerciales		405	1.038
Depreciación, amortización y deterioro	5	2.955	2.111
Diferencias de tipo de cambio		81	(7)
Gastos totales de las operaciones		15.232	22.893
(Pérdida)/beneficio de las operaciones		(7.426)	2.613
Gastos financieros	8	(670)	(611)
Ingresos financieros	8	41	50
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	8	4	26
Crédito neto por conversión de moneda extranjera		245	201
Otros cargos no operativos	8	(4)	(4)
Total gastos no operativos netos		(384)	(338)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos		(7.810)	2.275
Impuestos	9	887	(560)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio		(6.923)	1.715
Atribuible a:			
Accionistas de la matriz		(6.923)	1.715
Socios externos		-	-
		(6.923)	1.715
(Pérdida)/beneficio básico por acción (céntimos de €)²	10	(196,2)	56,1
(Pérdida)/beneficio diluido por acción (céntimos de €)²	10	(196,2)	55,5

1 En 2020, el Grupo ha presentado la Cuenta de resultados usando un esquema de una sola columna, mientras que en años anteriores el Grupo la presentó usando un esquema de tres columnas. También se ha cambiado la presentación de las cifras comparativas de 2019. Se ofrece más información en la sección dedicada a las bases de presentación, en la nota 2.

2 La información relativa al beneficio por acción de 2019 ha sido reformulada para reflejar el impacto de la emisión de títulos. Para más información véase la nota 10.

ESTADO DE RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2020	2019
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>			
Coberturas de flujos de caja:			
Movimientos del patrimonio neto a valor razonable		(2.171)	610
Reclasificadas y registradas en beneficio neto		1.871	141
Movimientos del gasto por coberturas a valor razonable		(16)	36
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto		(19)	(10)
Diferencias de cambio	29	(192)	296
 <i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>			
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio		(53)	(8)
Movimientos en el valor razonable de coberturas de flujos de caja		(45)	(70)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas		26	32
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo		(632)	(788)
Otro resultado global total reconocido del ejercicio neto de impuestos		(1.231)	239
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio		(6.923)	1.715
Resultado total reconocido del ejercicio		(8.154)	1.954
El resultado total es atribuible a:			
Accionistas de la matriz		(8.154)	1.954
Socios externos	29	-	-
		(8.154)	1.954

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

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019 ¹
Activo no corriente			
Inmovilizado material	12	17.531	19.168
Inmovilizado inmaterial	15	3.208	3.442
Inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia	16	29	31
Otras inversiones en patrimonio	17	29	82
Activos derivados de retribuciones a empleados	30	282	314
Instrumentos financieros derivados	26	42	268
Activos por impuesto diferido	9	1.075	546
Otros activos no corrientes	18	228	273
		22.424	24.124
Activo corriente			
Existencias		351	565
Deudores comerciales	18	557	2.255
Otros activos corrientes	18	792	1.314
Activo por impuesto corriente	9	101	186
Instrumentos financieros derivados	26	122	324
Depósitos remunerados a corto plazo	19	143	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	19	5.774	4.062
		7.840	11.327
Total activo		30.264	35.451
Fondos propios			
Capital suscrito	27	497	996
Prima de emisión	27	7.770	5.327
Acciones propias		(40)	(60)
Otras reservas		(6.917)	560
Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante		1.310	6.823
Socios externos	29	6	6
Total patrimonio neto		1.316	6.829
Pasivo no corriente			
Deudas financieras	23	13.464	12.411
Obligaciones de retribuciones a empleados	30	719	400
Pasivo por impuesto diferido	9	40	290
Provisiones	24	2.286	2.416
Ingresos diferidos por venta de billetes	21	473	-
Instrumentos financieros derivados	26	310	286
Otros pasivos a largo plazo	22	140	71
		17.432	15.874
Pasivo corriente			
Deudas financieras	23	2.215	1.843
Acreedores y otras cuentas por pagar	20	2.810	4.344
Ingresos diferidos por venta de billetes	21	4.657	5.486
Instrumentos financieros derivados	26	1.160	252
Pasivo por impuesto corriente	9	48	192
Provisiones	24	626	631
		11.516	12.748
Total pasivo		28.948	28.622
Total patrimonio neto y pasivo		30.264	35.451

¹ El Balance de situación de 2019 incluye una reclasificación en la presentación de los activos y pasivos por retribuciones a empleados e impuestos diferidos. Para más información véase la nota 2.

ESTADO DE FLUJOS DE CAJA CONSOLIDADO

Millones de euros	Nota	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
		2020	2019
Flujos de efectivo procedentes de actividades de explotación			
(Pérdida)/beneficio de las operaciones		(7.426)	2.613
Depreciación, amortización y deterioro	5	2.955	2.111
Variación del capital circulante		1.227	(70)
<i>Disminución/(aumento) en deudores comerciales, existencias y otros activos corrientes</i>		<i>2.347</i>	<i>(935)</i>
<i>(Disminución)/aumento en acreedores y otras cuentas a pagar e ingresos diferidos por venta de billetes</i>		<i>(1.120)</i>	<i>865</i>
Pagos relacionados con reestructuración	24	(383)	(180)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones		(318)	(870)
Costes de servicio de planes de pensiones	30	5	5
Provisiones y otros movimientos distintos de efectivo		556	951
Pérdida no realizada por la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible y divisas		569	-
Intereses pagados		(548)	(481)
Intereses percibidos		22	42
Impuestos percibidos/(pagados)		45	(119)
(Salidas)/entradas de flujos de efectivo netos de las actividades de explotación		(3.296)	4.002
Flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión			
Adquisición de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		(1.939)	(3.465)
Venta de inmovilizado material e inmovilizado inmaterial		1.133	911
Disminución/(aumento) en depósitos remunerados a corto plazo		2.366	(103)
Otros movimientos de inversión		2	(1)
Entradas/(salidas) de flujos de efectivo netos de las actividades de inversión		1.562	(2.658)
Flujos de efectivo procedentes de actividades de financiación			
Fondos procedentes de préstamos		3.567	2.286
Amortización de préstamos		(978)	(730)
Amortización de pasivos por arrendamientos		(1.536)	(1.507)
Dividendos pagados	11	(53)	(1.308)
Fondos procedentes de la emisión de títulos		2.674	-
Entradas/(salidas) de flujos de efectivo netos de las actividades de financiación		3.674	(1.259)
Aumento neto de efectivo y otros activos líquidos equivalentes		1.940	85
Diferencias netas por cambio de divisa		(228)	140
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero		4.062	3.837
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	19	5.774	4.062
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	19	143	2.621
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados	19	5.917	6.683

Para más información acerca de los niveles de efectivo restringido véase la nota 19 Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2020	996	5.327	(60)	(2.579)	3.139	6.823	6	6.829
Pérdida del ejercicio	-	-	-	-	(6.923)	(6.923)	-	(6.923)
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	50	-	50	-	50
Gastos de combustible	-	-	-	356	-	356	-	356
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	18	-	18	-	18
Gastos financieros	-	-	-	12	-	12	-	12
Suspensión de la contabilidad de coberturas	-	-	-	1.435	-	1.435	-	1.435
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	(2.216)	-	(2.216)	-	(2.216)
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	(53)	-	(53)	-	(53)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	10	-	10	-	10
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	-	-	(19)	-	(19)	-	(19)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	(192)	-	(192)	-	(192)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(632)	(632)	-	(632)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	(599)	(7.555)	(8.154)	-	(8.154)
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	-	-	-	(18)	-	(18)	-	(18)
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	-	(10)	(10)	-	(10)
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	20	-	(22)	(2)	-	(2)
Reducción del capital social	(797)	-	-	797	-	-	-	-
Emisión de títulos	298	2.443	-	-	(70)	2.671	-	2.671
A 31 de diciembre de 2020	497	7.770	(40)	(2.399)	(4.518)	1.310	6	1.316

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Capital suscrito (nota 27)	Prima de emisión (nota 27)	Acciones propias (nota 27)	Otras reservas (nota 29)	Ganancias acumuladas	Total fondos propios	Socios externos (nota 29)	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2019	996	6.022	(68)	(3.556)	2.770	6.164	6	6.170
Beneficio del ejercicio	-	-	-	-	1.715	1.715	-	1.715
Otros resultados globales del ejercicio								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	-	-	-	55	-	55	-	55
Gastos de combustible	-	-	-	106	-	106	-	106
Diferencias de tipo de cambio	-	-	-	(26)	-	(26)	-	(26)
Gastos financieros	-	-	-	6	-	6	-	6
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	-	-	-	540	-	540	-	540
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	-	-	-	(8)	-	(8)	-	(8)
Variación neta en el valor razonable del gasto por coberturas	-	-	-	68	-	68	-	68
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	-	-	-	(10)	-	(10)	-	(10)
Diferencias de conversión de moneda	-	-	-	296	-	296	-	296
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	-	-	-	-	(788)	(788)	-	(788)
Resultado total reconocido del ejercicio	-	-	-	1.027	927	1.954	-	1.954
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material								
Coste del pago basado en acciones	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	8	-	(14)	(6)	-	(6)
Dividendo	-	(695)	-	-	(615)	(1.310)	-	(1.310)
Amortización del bono convertible	-	-	-	(39)	38	(1)	-	(1)
A 31 de diciembre de 2019	996	5.327	(60)	(2.579)	3.139	6.823	6	6.829

NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

1 Antecedentes e información general

International Consolidated Airlines Group S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG es una sociedad española, registrada en Madrid y constituida el 17 de diciembre de 2009. El 21 de enero de 2011, British Airways Plc e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora (en lo sucesivo, "British Airways" e "Iberia" respectivamente) cerraron una operación de fusión por la que se convirtieron en las dos primeras aerolíneas del Grupo. Vueling Airlines, S.A. ("Vueling") fue adquirida el 26 de abril de 2013 y Aer Lingus Group Plc ("Aer Lingus") el 18 de agosto de 2015. En la sección dedicada a las inversiones del Grupo figura una lista de las filiales del Grupo.

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

2 Políticas contables significativas

Bases de presentación

Los estados financieros consolidados del Grupo se han elaborado conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (las NIIF adoptadas por la UE). Los estados financieros resumidos que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditadas. Los estados financieros consolidados se presentan redondeados al millón más cercano salvo que se indique lo contrario. Los presentes estados financieros se han elaborado sobre la base del coste histórico, excepto algunos activos y pasivos financieros, incluidos los instrumentos financieros derivados y otras inversiones en patrimonio, que se registran al valor razonable. El valor contable de activos y pasivos reconocidos que están sujetos a coberturas de valor razonable se ajustan para registrar cambios de valor razonable atribuibles a los riesgos que se están cubriendo. Los estados financieros para el ejercicio anterior incluyen reclasificaciones que se hicieron para ajustarse a la presentación del ejercicio actual.

Los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 han sido autorizados para su publicación y aprobados por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2021.

Reclasificación

Los activos por impuesto diferido derivados de las restricciones de superávit para reflejar los requisitos mínimos de financiación de los planes de prestación definida *Airways Pension Scheme* (APS) y *New Airways Pension Scheme* (NAPS) de British Airways, que anteriormente se reconocían en los Activos por prestaciones al personal en el Balance de situación a 31 de diciembre de 2019, se han reclasificado para presentarlos en base neta dentro del Pasivo por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2019 y 1 de enero de 2019 para adaptarlos a la presentación en el periodo actual. Esta reclasificación provocó una reducción del Pasivo por impuesto diferido, una reducción de los Activos por retribuciones a empleados y un aumento de las Obligaciones por retribuciones a empleados en ambas fechas de balance.

El Beneficio después de impuestos del ejercicio, el Estado de otro resultado global del ejercicio, el Activo neto o el Estado de cambios en el patrimonio neto no se ven afectados en ningún ejercicio presentado. La siguiente tabla resume el impacto de la reclasificación en las partidas del Balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2019 y 1 de enero de 2019:

Balance de situación consolidado (a 31 de diciembre de 2019)

Millones de euros	Publicado anteriormente	Reclasificación	Ajustado
Activos no corrientes			
Activos derivados de retribuciones a empleados	524	(210)	314
Pasivos no corrientes			
Obligaciones de retribuciones a empleados	328	72	400
Pasivo por impuesto diferido	572	(282)	290

Balance de situación consolidado (a 1 de enero de 2019)

Millones de euros	Publicado anteriormente	Reclasificación	Ajustado
Activos no corrientes			
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.129	(365)	764
Activo por impuesto diferido	536	131	667
Pasivos no corrientes			
Obligaciones de retribuciones a empleados	289	138	427
Pasivo por impuesto diferido	453	(372)	81

Presentación de resultados

Después de considerar las directrices publicadas por los reguladores, el Grupo ha vuelto a presentar sus resultados en la Cuenta de resultados y ha pasado de usar un esquema de tres columnas a usar un esquema de una sola columna. Las cifras comparativas también se han vuelto a presentar. El impacto de las partidas excepcionales sobre los resultados del Grupo se explica en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Principio de empresa en funcionamiento

La incertidumbre económica generada por la pandemia de COVID-19 y las respuestas fragmentadas y variadas de los gobiernos han tenido un impacto considerable en los resultados y los flujos de caja del Grupo. A 31 de diciembre de 2020, el Grupo contaba con efectivo y depósitos remunerados por un total de 5.900 millones de euros, 900 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para fines generales y otros 1.200 millones de euros en líneas de crédito concedidas y no dispuestas para aviones. La liquidez se ha reforzado a la fecha de este informe con otros 2.200 millones de euros derivados de la obtención por parte del Grupo de una línea de crédito del *UK Export Credit* en el Reino Unido.

La reducción de la liquidez durante 2020 se atenuó en parte, entre otras medidas, mediante el acceso a la financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) de España, la *Coronavirus Corporate Finance Facility* (CCFF) del Reino Unido y el *Ireland Strategy Investment Fund* (ISIF) de Irlanda. Con estas medidas se recaudaron otros 1.400 millones de euros, de los cuales 300 millones de euros vencen en un plazo de doce meses desde la fecha de este informe. Las líneas de crédito del Grupo tienen cláusulas financieras limitadas, aunque sí existen varias cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, incluidas las restricciones a las transferencias de efectivo a IAG o préstamos a otras compañías del Grupo.

A pesar de la incertidumbre de la pandemia de COVID-19, el Grupo ha conseguido financiar con éxito todos los aviones entregados en 2020. Aquí se incluyen las líneas de financiación a un año garantizadas con aeronaves en relación con aeronaves antiguas y nuevas que se formalizaron en el segundo trimestre de 2020 y posteriormente fueron amortizadas antes de finales de año y la línea específica para aeronaves obtenida en el marco de la estructura de financiación *Enhanced Equipment Trust Certificate* (EETC). En total, el Grupo recaudó unos fondos de 2.200 millones de euros mediante la financiación específica de aeronaves.

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo comprendido hasta el 31 de marzo de 2022 (el "periodo de empresa en funcionamiento"), el Grupo ha modelado dos escenarios a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista. El Plan de negocios a tres años del Grupo, elaborado y aprobado por la dirección en diciembre de 2020, se actualizó posteriormente con la información interna y externa más reciente disponible en febrero de 2021. Este Plan de negocios actualizado respalda la Hipótesis de Referencia, que tiene en cuenta la visión del Consejo y la dirección sobre la previsión del impacto y la recuperación por la pandemia de COVID-19 en el Grupo y el conjunto de su negocio durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia son los siguientes:

- Como parte de la recuperación el Grupo ha supuesto una relajación gradual de las restricciones a los viajes, por región geográfica, basándose en la administración de vacunas durante el año. Se ha supuesto que se pondrán en marcha corredores entre países a partir del tercer trimestre de 2021, primero en Europa y después en Norteamérica, a los que seguirán otras regiones en el primer semestre de 2022;
- Una recuperación de la capacidad modelada por región geográfica (y, en algunas regiones, por destinos clave), con una capacidad que se incrementa gradualmente desde la reducción del 79% en el primer trimestre de 2021 (en comparación con el mismo periodo de 2019) al 18% en el primer trimestre de 2022 (nuevamente en comparación con el primer trimestre de 2019), con una media durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento del 43% por debajo;
- Aunque se prevé que seguirán recuperándose, se ha pronosticado que los ingresos unitarios de pasaje por AKO se mantengan por debajo de las cifras de 2019 a finales del periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento, para lo cual el Grupo se basa, entre otros supuestos, en un mayor peso de los vuelos de corto radio frente a los de largo radio, de los viajes de ocio frente a los de empresa, y de la clase turista frente a la clase preferente en comparación con 2019. Concretamente, la previsión del Grupo es que el tráfico doméstico y de ocio se recupere más rápido que los servicios de largo radio y los viajes de negocios;
- El Grupo ha supuesto que las líneas concedidas y no dispuestas para fines generales de 900 millones de euros no se utilizarán durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo dispone de 100 millones de euros al final del periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que, de las líneas de financiación específicas para aviones concedidas y no dispuestas por un total de 1.200 millones de euros, se utilizarán 400 millones de euros para financiar aviones concretos con entrega programada durante 2021 y que, de los 800 millones de euros restantes, 300 millones de euros estarán disponibles para ser retirados durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento si fuese necesario; y
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 14, 1.600 millones de euros deberán abonarse durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento y el Grupo ha previsto conseguir el 80% (1.000 millones de euros) de la financiación para aviones necesaria que todavía no está comprometida con el fin de que coincida con los plazos y pagos de estas entregas de aviones. Este supuesto relativo a la relación entre el principal y el valor de la garantía es inferior al nivel de financiación que el Grupo ha podido obtener recientemente, lo que incluye el periodo comprendido desde el inicio de la pandemia de COVID-19 hasta la fecha.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar una desaceleración más prolongada, con una recuperación más gradual comparada con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista contempla un despliegue más lento del programa de vacunación a escala regional, manteniéndose las restricciones a los viajes y retrasándose la recuperación gradual de la capacidad en un plazo más largo frente a la Hipótesis de Referencia. El modelado de la Hipótesis Pesimista da lugar a un impacto más grave en el segmento de largo radio de tal modo que los segmentos de corto radio domésticos y europeos se recuperarían más rápido que el de largo radio. El resultado es que los niveles de capacidad asumidos bajo la Hipótesis de Referencia para el tercer trimestre de 2021 no se alcanzan bajo la Hipótesis Pesimista hasta el primer trimestre de 2022. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por el análisis de empresa en funcionamiento la capacidad sería un 60% inferior a la de 2019. Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave, aunque plausible.

El Grupo ha modelado el impacto de un mayor deterioro en relación con la capacidad operada y el *yield* incluidas las acciones de mitigación para reducir los gastos operativos y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves y, además, cuenta con más medidas de mitigación posibles, incluyendo la enajenación de activos, que acometería en caso de una evolución adversa de la liquidez.

Además, para reforzar aún más la posición de liquidez del Grupo, los Consejeros están estudiando activamente diversas opciones de financiación como la renegociación de los acuerdos de financiación actuales y la obtención de más líneas de financiación a largo plazo, aunque estas no se han incluido en la Hipótesis de Referencia o Pesimista.

Una vez analizadas la Hipótesis de Referencia, la Hipótesis Pesimista y las sensibilidades adicionales, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con suficiente liquidez para seguir operando durante el futuro previsible y, por tanto, sigue elaborando sus estados financieros bajo el principio de empresa en funcionamiento.

Sin embargo, debido a la incertidumbre creada por el COVID-19, existen una serie de factores que escapan al control del Grupo, tales como: la situación y el impacto de la pandemia en todo el mundo; la aparición de nuevas variantes del virus y el posible repunte de las cepas existentes; la disponibilidad de vacunas en todo el mundo y la velocidad a la que se administran; la eficacia de dichas vacunas; y las restricciones impuestas por los gobiernos nacionales en cuanto a la libre circulación y los viajes. Por lo tanto, el Grupo no tiene la certeza de que no pueda haber un escenario pesimista más grave de los que se manejan, incluyendo las sensibilidades que ha considerado en relación con el tiempo de recuperación de la pandemia de COVID-19, la capacidad operada, el impacto en el *yield*, las reducciones de costes conseguidas y la disponibilidad de financiación para aviones destinada a compensar la inversión en inmovilizado. En el supuesto de que se materialice un escenario más severo, el Grupo se verá en la necesidad de obtener financiación adicional suficiente. Como se indica arriba, se prevé que las fuentes de financiación adicionales comprendan la renegociación de los acuerdos de financiación actuales y la obtención de nuevas líneas de financiación a largo plazo. Sin embargo, la capacidad del Grupo para obtener financiación adicional en caso de un escenario pesimista más grave representa una incertidumbre significativa a 25 de febrero de 2021 que podría poner en tela de juicio la capacidad del Grupo para mantenerse como empresa en funcionamiento.

Los estados financieros no incluyen los ajustes que se producirían si el Grupo fuera incapaz de mantenerse como empresa en funcionamiento.

Consolidación

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

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

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

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

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

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

Entidades estructuradas no consolidadas

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. En algunos casos, el Grupo financiará varias de estas operaciones mediante los denominados *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC). Bajo cada una de estas estructuras de financiación, se establece una sociedad (el "Emisor de EETC") para facilitar dicha financiación en nombre de entidades inversoras sin vinculación con el Grupo. Los fondos procedentes de la emisión de EETC por parte del Emisor de EETC se emplean en la compra de aeronaves únicamente para el Grupo. Los pagos del Grupo (en el epígrafe de Pasivos por financiación de activos) al emisor de EETC son distribuidos, a través de un fondo, a las entidades inversoras sin vinculación mencionadas anteriormente. La finalidad principal de esta modalidad de fondo es mejorar la solvencia crediticia de las obligaciones de deuda del Grupo a través de ciertos mecanismos de protección frente a insolvencias y líneas de liquidez y también reducir el coste total de endeudamiento del Grupo.

El Emisor de EETC se constituye únicamente con la finalidad de facilitar la financiación garantizada por activos y se espera que deje de tener actividad una vez alcanzado el vencimiento de dicha financiación. Las actividades relevantes del Emisor de EETC se restringen a los acuerdos de financiación preestablecidos y a la reserva de la titularidad de los correspondientes aviones financiados. Por lo tanto, el Grupo ha determinado que cada Emisor de EETC es una entidad estructurada. De acuerdo con los términos contractuales de la estructura de EETC, el Grupo no posee ninguna participación en el capital social del Emisor de EETC, no tiene representación en los consejos de administración respectivos y no tiene capacidad para influir en la toma de decisiones.

A la hora de considerar los hechos anteriores, la dirección ha concluido que el Grupo no tiene acceso a rentabilidades variables procedentes de los Emisores de EETC porque su participación se limita al pago del principal y los intereses con arreglo a lo estipulado, por lo que no ejerce control sobre los Emisores de EETC y, por tanto, no los consolida.

Información por segmentos

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

Conversión de moneda extranjera

a Divisa funcional y de presentación

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

b Transacciones y saldos

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

c Empresas del Grupo

Los activos netos de las operaciones en el extranjero se convierten a euros al tipo de cambio vigente en la fecha del balance. Las pérdidas y ganancias de esas operaciones se convierten a euros a tipos de cambio medios durante el ejercicio. Las diferencias de cambio resultantes se imputan directamente en un componente separado del patrimonio neto (Reserva por conversión de moneda) hasta que se produzca la enajenación total o parcial de la inversión, en cuyo momento la porción correspondiente de la diferencia de conversión acumulada se reconoce en la Cuenta de resultados.

Inmovilizado material

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

a Intereses capitalizados sobre pagos por anticipado

Los intereses correspondientes a pagos por anticipado de adquisiciones a plazo de aeronaves y otros activos en construcción se capitalizan y se incorporan al coste del activo correspondiente. Los costes de financiación restantes se contabilizan en la Cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen.

b Flota

Todas las aeronaves se contabilizan al valor razonable de la contraprestación entregada teniendo en cuenta los descuentos de los fabricantes. Los activos de flota en propiedad y los activos por derecho de uso se desagregan en diferentes componentes y se deprecian de forma lineal a tasas calculadas para reducir el coste de cada componente hasta el valor residual estimado al final de sus vidas operativas previstas (que equivale al plazo que sea inferior entre la vida útil o el plazo de arrendamiento). Las tasas de depreciación son específicas para cada tipo de aeronave, en base a los planes de flota del Grupo, dentro de los parámetros generales de 23 años y hasta 5% de valor residual para aeronaves de corto radio y entre 25 y 29 años (dependiendo de la aeronave) y hasta 5% de valor residual para aeronaves de largo radio. Los activos por derecho de uso se deprecian a lo largo del menor entre el plazo de arrendamiento y las tasas de depreciación mencionadas anteriormente.

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

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

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

c Otro inmovilizado material

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

d Arrendamientos

El Grupo suscribe arrendamientos sobre diversas aeronaves, inmuebles y equipos. Los plazos de arrendamiento de estos activos están en consonancia con la vida útil económica que se ha determinado para activos similares del inmovilizado material.

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si este es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.

Los arrendamientos se reconocen como activos por derecho de uso junto con el correspondiente pasivo por arrendamiento en la fecha en la que el activo arrendado pasa a estar a disposición del Grupo para su uso.

Activos por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, comprendiendo los siguientes elementos: el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento realizado antes o en la fecha de comienzo menos los incentivos de arrendamiento recibidos, los costes directos iniciales, y los costes de reparación para devolver el activo a su estado original (con el correspondiente importe registrado en Provisiones).

El activo por derecho de uso se deprecia de forma lineal a lo largo del menor entre el final de su vida útil y el plazo del arrendamiento. Si la propiedad del activo por derecho de uso se transfiere al Grupo a la finalización del plazo de arrendamiento o el coste refleja el ejercicio de una opción de compra, la depreciación se calcula usando la vida útil estimada del activo.

Pasivos por arrendamientos

Los pasivos por arrendamientos se valoran inicialmente a su valor actual, que engloba los siguientes pagos por arrendamiento: pagos fijos (incluidos los pagos fijos en sustancia), menos los incentivos de arrendamiento a recibir; los pagos de arrendamiento variables que dependan de un índice o un tipo; los importes que se espera que el Grupo pague en virtud de las garantías de valor residual; el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de que la ejercerá; los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo de arrendamiento contempla que el Grupo ejerza esa opción; y los pagos a realizar en virtud de las opciones de prórroga razonablemente ciertas.

Los pagos por arrendamientos se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. El tipo de interés implícito en el arrendamiento es la tasa de descuento que en la fecha de inicio del arrendamiento provoca que el valor actual de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado sean iguales al valor razonable del activo arrendado y cualquier coste indirecto inicial del arrendador. En el caso de los arrendamientos de aviones, esta información puede observarse en el contrato o bien es de fácil acceso a partir de datos de mercado externos. Se considera que los costes directos iniciales del arrendador son irrelevantes. Si el tipo de interés implícito en el arrendamiento no puede determinarse, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo.

Cada pago por arrendamiento se desglosa en principal y coste de financiación. El coste de financiación se carga contra la Cuenta de resultados durante el periodo de arrendamiento para generar un tipo de interés periódico constante sobre el saldo restante del pasivo por arrendamiento para cada periodo. Después de la fecha de comienzo, el importe de los pasivos por arrendamientos se incrementa para reflejar el devengo de los intereses y se reduce por los pagos por arrendamiento efectuados.

El valor contable de los pasivos por arrendamientos se vuelve a calcular si se produce una modificación del contrato de arrendamiento, una reevaluación del plazo de arrendamiento (en particular en relación con los supuestos relativos a las opciones de ampliación y rescisión) y si se producen los cambios en los pagos por arrendamientos variables que dependan de un índice o tipo.

El Grupo ha optado por no registrar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamientos correspondientes a alquileres a corto plazo con un plazo igual o inferior a doce meses y los arrendamientos de activos de bajo valor. Los pagos vinculados a arrendamientos a corto plazo y a arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen de forma lineal como gasto en la Cuenta de resultados. Los arrendamientos a corto plazo son contratos con una duración de 12 meses o menos que no contienen una opción de compra. Los activos de bajo valor comprenden equipos informáticos y pequeñas piezas de mobiliario de oficina.

El Grupo está expuesto a posibles incrementos futuros de los pagos por arrendamientos variables que dependen de un índice o tipo, y que no se integran en el pasivo por arrendamientos hasta que entran en vigor. Cuando entran en vigor los ajustes a los pagos por arrendamientos que dependen de un índice o tipo, el pasivo por arrendamientos se vuelve a valorar y se ajusta contra el activo por derecho de uso. Existen opciones de prórroga en varios arrendamientos de aeronaves, inmuebles y equipos en todo el Grupo y estas se reflejan en los pagos por arrendamiento cuando el Grupo está razonablemente seguro de que ejercerá la opción. El Grupo también está expuesto a los pagos por arrendamientos variables que dependan del uso o de los ingresos generados en un periodo dado. Estos pagos por arrendamientos variables se registran en la Cuenta de resultados según se producen.

El Grupo recurre regularmente a las operaciones de venta y posterior arrendamiento para financiar la adquisición de aviones. Cada operación se evalúa para determinar si cumple los requisitos de la NIIF 15 "Ingresos procedentes de contratos con clientes" para considerarse como una venta. Si se ha considerado como una venta, el activo asociado se da de baja y se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso reconocido se basa en la proporción del valor contable previo del activo que se mantiene. Las ganancias o pérdidas se limitan al importe relacionado con los derechos que han sido traspasados a la contraparte de la operación. Cuando no se ha considerado como una venta, el activo se mantiene en el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación y se reconoce un pasivo por financiación de activo igual a los fondos procedentes de su financiación.

Los acuerdos de financiación con las siguientes características no cumplen los requisitos de reconocimiento como venta de acuerdo a la NIIF 15, y no pueden por tanto ser reconocidos bajo la NIIF 16: el arrendador tiene derecho a retener la propiedad como garantía frente a las obligaciones de amortización y pago de intereses; el Grupo adquirió inicialmente el avión o se aseguró un interés mayoritario en el proceso de adquisición al fabricante; y, en vista de las condiciones contractuales, es prácticamente seguro que el avión será comprado al final del plazo de arrendamiento.

Presentación de flujos de caja

Los pagos por arrendamiento se presentan del siguiente modo en el Estado de flujos de caja consolidado: los reembolsos del elemento de principal correspondientes a pasivos por arrendamientos se presentan dentro de los flujos de caja procedentes de actividades de financiación; los pagos de intereses correspondientes a pasivos por arrendamientos se incluyen en los flujos de caja de actividades de explotación; y los pagos relacionados con elementos variables de un arrendamiento, arrendamientos a corto plazo y activos de escaso valor se presentan dentro de los flujos de caja de actividades de explotación.

Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19

El 28 de mayo de 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos". Posteriormente, el 9 de octubre de 2020, la UE adoptó la modificación. La modificación establece una simplificación práctica para que los arrendatarios no tengan que evaluar si una reducción de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 constituye una modificación de dicho arrendamiento. El cambio está en vigor para los periodos contables anuales que comiencen a partir del 1 de junio de 2020 (inclusive) y el Grupo ha optado por la adopción de este cambio para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Inmovilizado inmaterial

a Fondo de comercio

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

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

b Marcas

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

c Programas de fidelización de clientes

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

d Derechos de aterrizaje

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

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

e Inmovilizado inmaterial basado en contratos

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

f Software

El coste de adquisición o desarrollo de software informático que puede separarse de un elemento de hardware relacionado se capitaliza por separado y se amortiza de forma lineal generalmente en un periodo no superior a cinco años, aunque ciertos desarrollos de software específicos se amortizan en un periodo de hasta 10 años.

g Derechos de emisión

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

Cada cierto tiempo, el Grupo formaliza operaciones de venta y recompra en relación con derechos de emisión especificados. Estas operaciones no cumplen el criterio de reconocimiento de una venta que estipula la NIIF 15 y, por lo tanto, el activo se mantiene en el epígrafe de inmovilizado inmaterial del balance y se reconoce un pasivo por financiación igual al importe de los fondos recibidos.

Deterioro de activos no financieros

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

a Inmovilizado material, incluidos activos por derecho de uso

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

b Inmovilizado inmaterial

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

Inversiones en empresas asociadas y negocios conjuntos

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

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

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

Instrumentos financieros

a Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio son activos financieros que no son derivados, incluyendo las inversiones cotizadas y no cotizadas, excluidas las participaciones en empresas asociadas y negocios conjuntos. En el reconocimiento inicial, estas inversiones en el patrimonio se designan irrevocablemente como medidas a valor razonable en el Estado del resultado global. Posteriormente, se miden a valor razonable y los cambios en el valor razonable se reconocen en el Estado del resultado global, sin trasladar las ganancias y las pérdidas a la Cuenta de resultados cuando la inversión se vende. Los dividendos percibidos de otras participaciones accionariales se reconocen en la Cuenta de resultados.

El valor razonable de las inversiones cotizadas se determina por referencia a los precios de cotización al cierre de jornada en la fecha del balance de situación. Cuando no haya un mercado activo, el valor razonable se determina utilizando técnicas de valoración.

b Depósitos remunerados

Depósitos remunerados, constituidos principalmente por fondos mantenidos en bancos y otras entidades financieras con flujos de caja contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses y que se mantienen con el fin de percibir flujos de caja contractuales, se contabilizan a coste amortizado aplicando el método del interés efectivo.

c Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

Los instrumentos financieros derivados comprenden contratos *swap* de tipos de interés, derivados de divisas y derivados de cobertura de combustible (incluidos opciones, *swaps* y futuros) y se reconocen inicialmente a valor razonable en la fecha en que se celebra el contrato de derivados y, posteriormente, se vuelven a valorar a su valor razonable. Se clasifican como instrumentos financieros en la Cuenta de resultados. El método de reconocimiento de la ganancia o pérdida resultante de la revaluación depende de si el derivado ha sido designado como instrumento de cobertura y, en tal caso, de la naturaleza del elemento que cubre (como se detalla más adelante, en el apartado sobre coberturas de flujos de caja). El valor temporal de las opciones se excluye del instrumento de cobertura designado y se contabiliza como un gasto de cobertura. Los movimientos en el valor temporal de las opciones se reconocen en el Estado de resultado global hasta que la transacción subyacente afecte a la Cuenta de resultados.

Cuando un derivado se reconoce como instrumento de cobertura y ese instrumento vence, se vende o es objeto de reestructuración, la posible ganancia o pérdida acumulada se mantiene en la reserva para coberturas de flujos de caja hasta el momento en el que el instrumento de cobertura hubiera llegado a su vencimiento al inicio de la relación. Cuando ya no se espera que ocurra una operación prevista que anteriormente se determinó como altamente probable y a la que se aplicó la contabilidad de coberturas, la ganancia o pérdida acumulada en la reserva para coberturas de flujos de caja se reclasifica inmediatamente a la Cuenta de resultados.

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

d Coberturas de flujos de caja

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

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

e Préstamos a largo plazo

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

f Deuda convertible

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

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

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

g Deterioro de activos financieros

En cada fecha de balance, el Grupo reconoce provisiones por pérdidas crediticias previstas en activos financieros a coste amortizado basándose en las pérdidas a 12 meses o a lo largo de su vida útil, dependiendo de si se ha producido un aumento significativo del riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Este enfoque simplificado, basado en el cálculo y reconocimiento de las pérdidas crediticias previstas a lo largo de la vida útil, se aplica a los contratos que tienen un vencimiento de un año o menos, incluidos los deudores comerciales.

A la hora de determinar si se ha producido un incremento sustancial en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial y a la hora de estimar las pérdidas crediticias previstas, el Grupo considera la información razonable y aceptable que es pertinente y está disponible. Esto incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos basados en la experiencia histórica del Grupo y su evaluación crediticia documentada, incluida la información de carácter prospectivo. Esta información de carácter prospectivo tiene en cuenta las condiciones económicas previstas que se espera que afecten a los saldos pendientes en la fecha de cierre del balance. Un activo financiero se da de baja cuando no existen expectativas razonables de recuperación, como cuando el cliente ha solicitado y presentado su liquidación.

Planes de retribución a empleados

a Obligaciones por pensiones

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

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

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

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

b Prestaciones por rescisión de contrato laboral

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

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

Impuestos

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

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

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

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

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

Existencias

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

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes comprenden el efectivo disponible y los depósitos a la vista mantenidos en cualquier entidad clasificada como financiera o que venzan en un plazo de tres meses desde la fecha de adquisición y que están sujetos a un riesgo no significativo de cambio de valor.

Pagos basados en acciones

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

Provisiones

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

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

Se reconocen otras provisiones relacionadas con empleados para cubrir gastos directamente asociados a una reorganización empresarial tales como pagos por rescisión de contratos (provisiones de reestructuración), cuando los planes de reorganización están suficientemente detallados y avanzados y cuando se han comunicado oportunamente a las partes afectadas en la fecha de balance.

Las provisiones para grandes reparaciones derivadas del comienzo de un arrendamiento se reconocen como provisión con el correspondiente importe dentro del activo por derecho de uso. Cualquier cambio que sufran las estimaciones relativas a dichos costes se reflejan en el activo por derecho de uso. Las provisiones para grandes reparaciones que se generan por el uso o por el paso del tiempo se reconocen registrando el correspondiente importe a lo largo del tiempo en la Cuenta de resultados.

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

Reconocimiento de ingresos

Los ingresos del Grupo derivan principalmente de servicios de transporte tanto para pasajeros como para carga. Los ingresos se reconocen cuando el servicio de transporte ha sido prestado. Los billetes de pasajeros en general se pagan previamente al transporte y se registran, netos de descuentos, como ingresos diferidos procedentes de ventas de billetes en pasivos corrientes hasta que el cliente ha volado. Antes de que el COVID-19 repercutiera en la capacidad de los pasajeros para utilizar los servicios de transporte del Grupo, los billetes no utilizados se reconocían como ingresos tras la fecha contractual de salida utilizando estimaciones sobre el momento de reconocimiento basados en los términos y condiciones de los billetes y análisis estadísticos de las tendencias históricas. Si, a consecuencia de las repercusiones del COVID-19, se cancela un vuelo, el pasajero tiene derecho a un reembolso, a un cambio de billete a un vuelo alternativo o a recibir un bono. Cuando se emite un bono, dado el periodo relativamente corto de datos históricos, no se reconocen ingresos hasta que el bono se canjea por servicios de transporte o caduca. Los ingresos se expresan netos de indemnizaciones por retrasos y cancelaciones de vuelos, teniendo en cuenta el nivel previsto de reclamaciones.

El Grupo analiza si actúa como agente o mandante en relación con los servicios de transporte considerando si tiene una obligación de ejecución para prestar servicios al cliente o si su obligación es gestionar la prestación del servicio por parte de un tercero. El Grupo actúa como agente cuando (i) cobra impuestos y comisiones varias calculados a partir de la venta de billetes a pasajeros y los remite a las autoridades tributarias competentes; y (ii) cuando ofrece servicios interlínea a aerolíneas socias fuera del Grupo.

Otros ingresos, como los de mantenimiento, handling, hoteles, vacaciones y comisiones, se reconocen a medida que se satisfacen las obligaciones de ejecución (a lo largo del tiempo) siendo este el momento en que se transfiere el control de los bienes o servicios al cliente.

Programas de fidelización de clientes

El Grupo opera cuatro programas de fidelización: British Airways Executive Club, Iberia Plus, Vueling Club y Aer Lingus Aer Club. Los programas de fidelización de clientes permiten a los viajeros acumular Avios que pueden canjear por varios premios principalmente de viaje, incluidos vuelos, hoteles y alquiler de coches. También se venden Avios a socios comerciales para su uso en actividades de fidelización.

El Grupo ha identificado varias obligaciones de ejecución en relación con la venta de Avios. Los ingresos asociados con servicios de marca y marketing y los ingresos asociados con Avios se han determinado sobre la base del precio de venta independiente relativo de cada obligación de ejecución. Los ingresos relacionados con los servicios de marca y marketing se reconocen en el momento de emitir los Avios. Los ingresos atribuidos a los Avios se difieren en el Balance de situación como pasivo corriente y se reconocen en el momento de canjear los Avios. Cuando los Avios se canjean por productos suministrados por proveedores ajenos al Grupo, los ingresos se reconocen en la Cuenta de resultados netos de costes relacionados, ya que se considera que el Grupo actúa como agente en estas transacciones de canje.

El Grupo calcula el precio de venta independiente de las obligaciones de ejecución relacionadas con los servicios de marca y marketing haciendo referencia al importe que un tercero estaría dispuesto a pagar por acceder a marcas comparables en el periodo durante el cual disponen de acceso en el marco de una operación realizada en condiciones de mercado. El precio de venta independiente de los Avios está basado en el valor de los premios por los que podrían canjearse los Avios. Basándose en los resultados de modelos estadísticos, el Grupo también reconoce ingresos asociados con la proporción de Avios acumulados que previsiblemente no se van a canjear.

Partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o naturaleza y en los casos en los que dicha presentación sea pertinente para la comprensión de los resultados financieros de la entidad. Las partidas excepcionales de la Cuenta de resultados incluyen partidas como importes significativos por acuerdos relacionados con los planes de pensiones del Grupo, una reestructuración significativa, el efecto de las operaciones de combinación de negocios que no contribuyen a los resultados de las operaciones continuadas del Grupo; una importante discontinuación de la contabilidad de coberturas; acuerdos judiciales; y el efecto de la venta, baja o deterioro de un activo o una inversión en un negocio.

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

Subvenciones públicas

Se reconocen las subvenciones públicas cuando existe la certeza razonable de que se recibirán. Los préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés de mercado se registran por el importe de los fondos recibidos y se reconocen en el epígrafe de Deudas financieras. Aquellos préstamos concedidos y/o avalados por estados que representan tipos de interés por debajo del mercado se reconocen inicialmente a su valor razonable y se incluyen en el epígrafe de Deudas financieras, registrándose el diferencial sobre los fondos recibidos en el epígrafe de Ingresos diferidos y trasladándose al epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática. Las subvenciones que compensan al Grupo por gastos asumidos se reconocen en el epígrafe correspondiente de la Cuenta de resultados de forma sistemática en los periodos en los que se reconocen los gastos.

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios

La elaboración de las cuentas anuales exige juicios, estimaciones y supuestos de la Dirección que afectan a la aplicación de políticas y los importes de activos y pasivos, ingresos y gastos registrados. Dichos juicios, estimaciones y supuestos relacionados se basan en experiencia histórica y en otros factores diversos considerados razonables dadas las circunstancias. Los resultados que realmente se obtengan en el futuro pueden diferir de los juicios y estimaciones que constituyen la base sobre la que se ha elaborado la información financiera. Estos supuestos subyacentes se revisan constantemente. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen prospectivamente.

Estimaciones

Las estimaciones e hipótesis que presentan un riesgo significativo de provocar un ajuste material de los valores contables de activos y pasivos en el siguiente ejercicio son las siguientes:

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

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo reconoció 282 millones de euros relacionados con activos derivados de retribuciones a empleados (2019: 314 millones de euros) y 719 millones de euros relacionados con obligaciones de retribuciones a empleados (2019: 400 millones de euros). Para más información relacionada con obligaciones de retribuciones a empleados véase la nota 30.

El coste de las obligaciones de retribuciones a empleados, indemnizaciones por despido y otras provisiones relacionadas con los empleados se determina mediante valoraciones actuariales. La valoración actuarial conlleva la realización de hipótesis sobre las tasas de descuento, las tasas de rentabilidad esperadas de los activos, los futuros incrementos salariales, las tasas de mortalidad y los aumentos de pensiones futuros. Debido a la naturaleza de largo plazo de esos planes, las hipótesis están sujetas a incertidumbre significativa. Las hipótesis relacionadas con estos planes se detallan en la nota 30. El Grupo determina las hipótesis que van a utilizarse consultándolo con actuarios cualificados. Cualquier diferencia entre estas hipótesis y el resultado real supondrá un impacto futuro en los activos netos y el resultado global reconocido. La sensibilidad a los cambios en las hipótesis de las pensiones se recoge en la nota 30.

De acuerdo con las condiciones de los planes de aportación definida APS y NAPS del Grupo, los incrementos de las pensiones están sujetos a las órdenes de revisión anual de las pensiones (*Pension Increase (Review) Orders*) emitidas por el Gobierno británico, que desde 2011 se basan en el índice de precios al consumo británico (*Consumer Price Index, CPI*). Además, en APS existe una disposición que permite al Administrador equiparar los incrementos al índice de precios minoristas británico (*Retail Price Index, RPI*), sujeto a una serie de pruebas de viabilidad. Históricamente, las expectativas del mercado en relación con el RPI podían obtenerse comparando los precios de los títulos de deuda pública británica a tipo de interés fijo con los indexados, mientras que el CPI podía evaluarse considerando el objetivo de inflación del Banco de Inglaterra y comparando la interpretación de los dos índices de inflación.

En febrero de 2019, tras un informe de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de los Lores británica (*UK House of Lords Economic Affairs Committee*) sobre la medición de la inflación, el responsable del Departamento de Estadísticas del Gobierno británico concluyó que la metodología actual era insatisfactoria y propuso varias opciones a la Autoridad Estadística del Reino Unido (UKSA). En marzo de 2019, la UKSA recomendó al Ministro de Economía británico que se cesara la publicación del RPI en un momento futuro todavía por determinar y que, entretanto, se considere el RPI incorporando los métodos del CPIH (una variante propuesta del CPI). En septiembre de 2019, el Ministro de Economía británico anunció su intención de consultar con el Banco de Inglaterra y la UKSA la posibilidad de aplicar los cambios propuestos al RPI en el periodo de 2025 a 2030. A raíz de la consulta durante 2020, el 25 de noviembre de 2020 el Ministro de Economía y la UKSA confirmaron que a partir de febrero de 2030 el índice CPIH sustituirá al índice RPI, sin compensación para los titulares de deuda pública indexada a la inflación.

Tras el anuncio del Ministro de Economía del Reino Unido en septiembre de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2020, las tasas de inflación futuras de mercado implícitas del RPI para periodos posteriores a 2030 se han reducido en los mercados de inversión. Por lo tanto, para evaluar el RPI y el CPI a partir de los datos de los mercados de inversión, se ha contemplado un acercamiento parcial entre el RPI y el CPI a partir de 2030.

El 26 de octubre de 2018, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra y Gales falló en una disputa entre Lloyds Banking Group Pension Trustees Limited, en calidad de demandante, y Lloyds Banking Group plc y otras entidades, en calidad de demandados (en lo sucesivo denominado como el “caso de Lloyds Bank”) en relación con los derechos de las mujeres participes de varios planes de pensiones a recibir un trato igualitario en lo que respecta a las prestaciones de jubilación. El fallo en el caso de Lloyds Bank confirmó que todos los planes de pensiones están en la obligación de igualar, con aplicación inmediata, los efectos de los beneficios desiguales de las Pensiones Mínimas Garantizadas (*Guaranteed Minimum Pension* (GMP)) devengados desde el 17 de mayo de 1990 (“Equiparación de las GMP”). El 20 de noviembre de 2020, el Alto Tribunal de Inglaterra y Gales pronunció otro fallo en el que se obliga a todos los planes de pensiones, si así lo solicitan sus participes, a revisar los subsidios abonados entre el 17 de mayo de 1990 y el 5 de abril de 1997 para evaluar el déficit, en su caso, entre los subsidios abonados originalmente y el impacto de la equiparación de las GMP. Cuando exista un déficit, el plan de pensiones está obligado a realizar un pago adicional a la partícipe, más los intereses calculados a una tasa del 1,0% anual por encima del tipo base. Las Obligaciones por Prestación Definida estimadas de APS y NAPS a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019 tienen en cuenta el efecto estimado de la equiparación de las GMP, basándose en las evaluaciones realizadas por los respectivos actuarios de los planes APS y NAPS.

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

b Reconocimiento de ingresos

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo reconoció 5.130 millones de euros (2019: 5.486 millones de euros) relacionados con ingresos diferidos por venta de billetes, de los cuales 2.725 millones de euros (2019: 1.917 millones de euros) están relacionados con programas de fidelización de clientes.

Los ingresos de pasaje se reconocen cuando se proporciona el transporte. En el momento del transporte, también se reconocen ingresos en relación con billetes que no se espera se vayan a utilizarse (“billetes no utilizados”). Los ingresos relacionados con billetes no utilizados se estiman basándose en los términos y condiciones de los billetes y las tendencias históricas.

Los ingresos relativos a la emisión de puntos en el marco de programas de fidelización de clientes están basados en los precios de venta independientes relativos a las obligaciones de ejecución relacionadas (marca, marketing y puntos), determinados usando técnicas de valoración. El precio de transacción de los servicios de marca y marketing se determina usando metodologías específicas de valoración de marca. El precio de transacción de los puntos se calcula en función del valor de los premios por los que se podrían canjear los puntos y se reduce para tener en cuenta la proporción de premios acumulados que previsiblemente no van a canjear los clientes. El Grupo calcula el número de puntos que previsiblemente no se van a canjear (usando modelos estadísticos y tendencias históricas), así como la composición y el valor razonable de los premios acumulados. Una variación de cinco puntos porcentuales en la hipótesis sobre los puntos que previsiblemente no se van a canjear provocaría un ajuste en los ingresos diferidos de 100 millones de euros, con un ajuste compensatorio en los ingresos y el beneficio de las operaciones del ejercicio.

En agosto de 2020, el Grupo recibió un pago por adelantado de 830 millones de euros (754 millones de libras esterlinas) en relación con el cumplimiento de las obligaciones de ejecución futuras en virtud de la renovación del acuerdo comercial plurianual con American Express. El Grupo estima el número de puntos que se prevé serán emitidos a lo largo de la vigencia del contrato y asigna, el pago por adelantado a las obligaciones de ejecución correspondientes. En cada fecha de cierre, el Grupo revisa su estimación del número de puntos que se prevé emitir a lo largo de la vigencia del contrato y reconoce un ajuste de actualización acumulado en caso necesario. El Grupo considera que estos pagos por adelantado conllevan un importante elemento de financiación a tenor del plazo que media entre el pago y la asignación prevista a obligaciones de ejecución. Por tanto, el precio de la operación contractual se descuenta aplicando el tipo de interés de mercado vigente.

Las tres estimaciones contables que figuran a continuación conllevan un alto grado de juicio y complejidad, o bien son áreas donde los supuestos son significativos para los estados financieros. No obstante, estas estimaciones contables no suponen grandes fuentes de incertidumbre que conlleven un riesgo significativo de provocar un ajuste sustancial en los importes contables de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio.

c Impuestos sobre sociedades

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció 1.075 millones de euros (2019: 546 millones de euros) relacionados con activos por impuesto diferido. Más información acerca de los pasivos por impuesto corriente y diferido en la nota 9.

El Grupo está sujeto a impuestos sobre sociedades en numerosas jurisdicciones. Se requieren estimaciones para determinar la provisión global para impuestos sobre sociedades. Existen muchas transacciones y cálculos para los que la determinación del impuesto final es incierta, porque podría no estar claro cómo se aplica la legislación tributaria a una transacción o circunstancia particular. Cuando el Grupo determina que lo más probable es que las autoridades tributarias acepten la postura adoptada en la declaración de impuestos, los importes se reconocen en los estados financieros sobre esta base. Cuando el importe de los impuestos a pagar o recuperables es incierto, el Grupo reconoce un pasivo basado en una de las dos siguientes alternativas: el resultado más probable a juicio del Grupo o, cuando existe un amplio rango de posibles resultados, se emplea un enfoque medio ponderado por su probabilidad.

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

d Deterioro de activos no financieros

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció 2.390 millones de euros (2019: 2.460 millones de euros) relacionados con activos inmateriales de vida indefinida, incluido el fondo de comercio. Más información acerca de estos activos en la nota 15.

El Grupo evalúa si existen indicios de deterioro en alguno de los activos no financieros en cada fecha de cierre. El fondo de comercio y el inmovilizado inmaterial con vida económica indefinida se someten a pruebas de deterioro anualmente y en cualquier otro momento en el que existan dichos indicios. Los importes recuperables de unidades generadoras de efectivo se han determinado sobre la base de cálculos de valor en uso, en los que se usa un modelo de flujos de caja descontados medios ponderados multiescenario. El Grupo ha aplicado juicios a la hora de ponderar cada escenario en el modelo de flujos de caja descontados y estos cálculos requieren aplicar estimaciones en la determinación de las hipótesis y las sensibilidades principales como se indica en la nota 15.

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

e Valores residuales y vidas útiles de los activos

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo reconoció 17.531 millones de euros (2019: 19.168 millones de euros) relacionados con inmovilizado material, incluidos los activos por derecho de uso reconocidos en el ejercicio. Más información acerca de estos activos en la nota 12 y en la nota 13.

El Grupo estima las vidas útiles y los valores residuales del inmovilizado material, incluidos los activos de flota basándose en los planes de red y los valores recuperables. Las vidas útiles y los valores residuales se vuelven a valorar anualmente teniendo en cuenta los últimos planes de flota e información del plan de negocio.

Juicios

a Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció 1.588 millones de euros (2019: 1.675 millones de euros) relacionados con provisiones de mantenimiento, reparaciones y devoluciones por valor. Más información acerca de los movimientos de esta provisión en la nota 24.

El Grupo tiene diversos contratos con terceros para reparar o sustituir piezas de motores y para otros controles de mantenimiento. Estos acuerdos son complejos y suelen cubrir varios años. El Grupo aplica su juicio al determinar las hipótesis empleadas para igualar el consumo de repuestos y otros costes asociados con el mantenimiento de flota con el cargo apropiado en la Cuenta de resultados. Las obligaciones de mantenimiento de aeronaves dependen de la utilización de los aviones, los intervalos previstos de mantenimiento, los costes futuros de mantenimiento y el estado de los aviones.

b Determinación del plazo de los contratos de arrendamiento con opciones de renovación y rescisión

El Grupo determina el plazo del arrendamiento como el plazo no rescindible, junto con los eventuales periodos cubiertos por una opción de prórroga del arrendamiento si está razonablemente seguro de que se ejercerá, o los eventuales periodos cubiertos por una opción de rescisión del arrendamiento, si está razonablemente seguro de que no la ejercerá. El Grupo aplica juicios a la hora de evaluar si está razonablemente seguro de que ejercerá o no la opción de renovación o rescisión del arrendamiento. Dichos juicios incluyen considerar los planes de flota que sostienen los planes de negocio aprobados y la experiencia histórica en materia de opciones de prórroga. Después de la fecha de comienzo, el Grupo vuelve a evaluar el plazo de arrendamiento si se ha producido un suceso o cambio importante en las circunstancias y este afecta a la capacidad del Grupo para ejercer o no la opción de renovación o rescisión. Para más información véase la nota 13.

Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2020, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos;
- Modificaciones de las referencias a los marcos conceptuales de las NIIF;
- Definición de una empresa (modificación de la NIIF 3 "Combinaciones de negocios"),
- Definición de material (modificaciones a la NIC 1 "Presentación de estados financieros" y la NIC 8 "Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores"), y
- Reforma de los tipos de interés de referencia - Modificaciones de la NIIF 9 "Instrumentos financieros", la NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración" y la NIIF 7 "Instrumentos financieros: Información a revelar", que ponen fin a la fase uno del trabajo del IASB para responder a los efectos de la reforma de los tipos interbancarios de oferta (*Interbank Offered Rates, IBOR*) sobre la información financiera. Estas modificaciones aportan soluciones temporales que permiten continuar con la contabilidad de coberturas durante el periodo de incertidumbre antes de la sustitución de un tipo de interés de referencia con un tipo de interés alternativo casi sin riesgo.

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

- Reforma de los tipos de interés de referencia - Fase 2 - Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16 en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2021 (inclusive);
- Inmovilizado material: Ingresos antes del uso previsto - Modificación de la NIC 16, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Referencia al Marco Conceptual - Modificación de la NIIF 3, en vigor para periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Contratos onerosos - Coste de cumplir un contrato. Modificación de la NIC 37, en vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive);
- Mejoras anuales a las NIIF, ciclo 2018-2020. En vigor para los periodos iniciados el 1 de enero de 2022 (inclusive); y
- Clasificación de pasivos entre corrientes y no corrientes - Modificaciones de la NIC 1 en vigor para los periodos iniciados a partir del 1 de enero de 2023 (inclusive).

3 Impacto del COVID-19 en la información financiera

Transacciones significativas y estimaciones, supuestos y juicios contables críticos empleados para determinar el impacto del COVID-19

A consecuencia del COVID-19, el Grupo ha experimentado un descenso considerable de la actividad de vuelos y no espera que esta recupere el nivel de 2019 hasta al menos 2023. Por tanto, el Grupo ha aplicado estimaciones y juicios críticos a la evaluación del impacto del COVID-19 en relación con el reconocimiento y valoración de los activos y pasivos en los Estados financieros consolidados.

Estimaciones, supuestos y juicios contables críticos - estimación de la previsión de flujos de caja

El Grupo ha aplicado estimaciones y juicios a la hora de evaluar el impacto del COVID-19 en la incertidumbre estimativa relacionada con la determinación de las previsiones sobre flujos de caja en el marco de los Planes de negocio aprobados. Los detalles relativos a los datos y supuestos utilizados para determinar estas previsiones de flujos de caja figuran en la base de la presentación del criterio de empresa en funcionamiento.

Las previsiones de flujos de caja que en algunos casos son sustancialmente diferentes de los juicios aplicados en años anteriores, se utilizan de forma sistemática en las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos:

a Suspensión de la contabilidad de cobertura

A la hora de determinar si es necesario suspender la designación de un derivado como de cobertura o mantenerlo en una relación de cobertura, se requieren juicios sobre si una operación prevista que anteriormente era altamente probable sigue esperándose que se produzca o ya no se espera que se produzca. El Grupo aplicó los datos de capacidad contenidos en las previsiones de flujos de caja en el marco de los Planes de negocio aprobados para determinar el nivel previsto de generación de ingresos y consumo de combustible durante los periodos en los que se ha aplicado la contabilidad de coberturas.

En 2020, el Grupo reconoció un cargo a raíz de dicha suspensión de 1.756 millones de euros representado por un gasto de 62 millones de euros relacionado con derivados de ingresos en moneda extranjera, un gasto de 1.781 millones de euros relacionados con derivados de combustible y un crédito de 87 millones de euros relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. Estos importes corresponden a la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y de tipos de cambio asociados sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Estas pérdidas se han originado en el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del COVID-19, que ha provocado que ya no se prevea que ocurra un porcentaje sustancial de las transacciones de ingresos de pasaje y las compras de combustible cubiertas en dólares estadounidenses atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance. La estrategia de gestión de riesgos del Grupo ha sido acumular paulatinamente estas coberturas durante un periodo de tres años, cuando los niveles previstos de consumo de combustible e ingresos de pasaje eran superiores a las expectativas actuales. Por consiguiente, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y las pérdidas se han reconocido en la Cuenta de resultados. Los cargos excepcionales relacionados con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se han reconocido en la Cuenta de resultados en los epígrafes de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

b Planes de flota a largo plazo y deterioro asociado

El Grupo elabora los planes de flota a largo plazo a partir de las previsiones de flujos de caja resultantes de los planes de negocio aprobados. A la hora de preparar los planes de flota a largo plazo, el Grupo aplica juicios en relación con el periodo de parada temporal y permanente de los activos de flota, el diferimiento de la entrega de algunos aviones y los supuestos relativos a ciertas provisiones relacionadas con activos de flota arrendados.

En 2020, el Grupo reconoció un cargo por deterioro de 856 millones de euros representado por un deterioro de activos de flota de 837 millones de euros y un deterioro de otros activos de 19 millones de euros. El deterioro de flota se refiere a 82 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que han sido retiradas permanentemente y otras 2 aeronaves que han sufrido un deterioro contable hasta su valor recuperable a 31 de diciembre de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 23 aeronaves Airbus A320, 15 aeronaves Airbus A340, cuatro aeronaves Airbus A330-200, dos aeronaves Airbus A318, una aeronave Airbus A321, una aeronave Airbus A319, dos aeronaves Boeing 777-200 y cuatro aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 676 millones de euros se registran en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 161 millones de euros se registran en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas.

Además, el Grupo ha reconocido un deterioro de existencias adicional de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 37 millones de euros. El gasto por deterioro de existencias representa esas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos, ya no se prevé utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento representa la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con los aviones arrendados anteriores que han sido retirados permanentemente y sufrido un deterioro.

Para más información véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos, la nota 12, la nota 13 y la nota 24.

c Pruebas de deterioro de las unidades generadoras de efectivo del Grupo

Dada la incertidumbre estimativa del momento y duración de la recuperación tras el COVID-19, el Grupo ha adoptado un modelo de flujos de caja descontados con medias ponderadas multiescenario derivado de las previsiones de flujos de caja de los planes de negocio aprobados. El Grupo aplica juicios a la hora de ponderar estos escenarios en el modelo de valor en uso.

Después de realizar esta prueba de deterioro, el Grupo no ha reconocido ningún cargo por deterioro. Aunque no ha surgido ningún cargo por deterioro, el margen en la prueba de deterioro de las unidades generadoras de efectivo de British Airways, Iberia y Aer Lingus son especialmente sensibles a los cambios en los supuestos principales. En la nota 15 se ofrece más información.

d Recuperabilidad de los activos por impuesto diferido

A la hora de determinar los importes recuperables de sus activos por impuesto diferido, el Grupo aplicó las previsiones sobre flujos de caja contenidas en los planes de negocio aprobados. Dada la incertidumbre estimativa del momento y duración de la recuperación tras el COVID-19, el Grupo ejerce juicios en la determinación de los flujos de caja durante dicha recuperación y los periodos posteriores.

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tenía 1.337 millones de euros de activos por impuesto diferido no reconocidos relacionados con pérdidas fiscales que el Grupo no espera razonablemente que se utilicen. Para más información véase la nota 9.

Estimaciones contables críticas, hipótesis y juicios – otras transacciones

Además de la incertidumbre estimativa relacionada con las previsiones de flujo de efectivo, el Grupo ha aplicado las siguientes estimaciones, supuestos y juicios contables críticos que inciden en los estados financieros consolidados:

e Reconocimiento de ingresos

Históricamente, cuando se emitía a un cliente un bono en caso de cancelación de un vuelo, el Grupo estimaba a partir de los datos históricos la proporción de dichos bonos que no se utilizarían antes de su caducidad y los ingresos se reconocían en consecuencia. Debido al importante volumen de cancelaciones de vuelos a consecuencia del COVID-19, no existen suficientes datos históricos con los que estimar de forma fiable la cantidad de estos bonos que no se utilizarán antes de su caducidad. Por lo tanto, el Grupo no ha reconocido ingresos procedentes de estos bonos emitidos debido a las cancelaciones relacionadas con el COVID-19 hasta que el bono se haya canjeado o haya caducado.

Operaciones relevantes a consecuencia del COVID-19

El Grupo ha reconocido las siguientes operaciones relevantes adicionales derivadas de medidas tomadas por la dirección en respuesta al COVID-19:

f Gastos de reestructuración

A consecuencia de los cambios estructurales sufridos por el sector de las aerolíneas, el Grupo ha puesto en marcha una serie de iniciativas de reestructuración importantes en 2020 para adecuar el tamaño de la plantilla al nivel previsto de capacidad. Eso ha provocado que se reconozcan indemnizaciones por despido por importe de 313 millones de euros en British Airways, Aer Lingus, Iberia y LEVEL en relación con una reducción prevista del número de empleados de aproximadamente 10.500 personas a 31 de diciembre de 2020. Este importe no incluye los pagos ligados a programas de reestructuración que se aprobaron antes del COVID-19. Estos gastos de reestructuración se han reconocido en Gastos de personal. Para más información véase la nota 24 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

g Emisión de títulos

Con el fin de reforzar la liquidez a consecuencia del impacto del COVID-19, el 2 de octubre de 2020 el Grupo recaudó 2.741 millones de euros mediante una emisión de títulos de 2.979.443 mil acciones ordinarias nuevas a un precio de 92 céntimos de euro por acción, a razón de 3 acciones por cada 2 acciones existentes. La operación dio lugar a un incremento del Capital social de 298 millones de euros y a un incremento de la Prima de emisión de 2.443 millones de euros. En la nota 27 se ofrece más información.

h Préstamos y créditos

Con el fin de reforzar la liquidez debido al impacto del COVID-19, el Grupo emprendió una serie de medidas de financiación durante 2020 que han sido respaldadas en su totalidad, a menos que se indique lo contrario, incluyendo las siguientes:

- El 30 de marzo de 2020, British Airways amplió su Línea de Crédito Renovable (*Revolving Credit Facility, RCF*) en dólares estadounidenses por un plazo de un año, desde el 23 de junio de 2020 hasta el 23 de junio de 2021. El importe disponible a través de la línea de crédito ampliada era de 1.180 millones de euros (1.380 millones de dólares estadounidenses) en el momento de ejercer la opción de ampliación y a 31 de diciembre de 2020 un importe de 640 millones de euros (790 millones de dólares estadounidenses) permanece disponible para ser retirado;
- El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al *Coronavirus Corporate Finance Facility (CCFF)* y emitió pagarés a favor del Gobierno británico por valor de 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) y reembolsables en abril de 2021;
- El 1 de mayo de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable respaldados por el ICO español por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Estas líneas de crédito se amortizarán a partir del 30 de abril de 2023 y vencen en 2025;
- El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* por importe de 75 millones de euros. Esta línea de crédito tiene un plazo de tres años;
- El 22 de febrero de 2021 British Airways formalizó un préstamo a cinco años a través del *Export development Guarantee Facility* por valor de 2.200 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y con un 80% del principal garantizado por el *UK Export Finance (UKEF)*.

Para más información véase la nota 23.

i Renovación de la alianza comercial con American Express

En el marco de la renovación de la alianza comercial plurianual con American Express, el Grupo tuvo en cuenta las necesidades de liquidez a razón del COVID-19 a la hora de negociar un pago por adelantado de 830 millones de euros (754 millones de libras esterlinas) en relación con obligaciones futuras que incluyó la compra anticipada de Avios. Este pago por adelantado se ha registrado en Ingresos diferidos por venta de billetes hasta el momento en el que se dé cumplimiento a las obligaciones asociadas. En la nota 21 se ofrece más información.

j Ayudas públicas

Debido a la importante reducción de las operaciones que se produjo en 2020, el Grupo ha recurrido a los diversos mecanismos de ayudas al empleo en las distintas jurisdicciones en las que desarrolla su actividad. Eso se ha traducido en la percepción de ayudas públicas por valor de 344 millones de euros recibidos directamente de gobiernos (clasificados como subvenciones públicas) y en unos ahorros de 214 millones (clasificados como ayudas públicas) en los casos en los que los empleados han recibido dinero directamente de sus respectivos gobiernos. Los importes recibidos en forma de ayudas públicas se han registrado en base neta en el epígrafe de Gastos de personal. En la nota 32 se ofrece más información.

k Aportaciones a planes de pensiones de prestación definida

El 18 de diciembre de 2020, British Airways alcanzó un acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit de forma provisional para el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2020 y el 31 de enero de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascendió a 165 millones de euros. El 19 de febrero de 2021, British Airways acordó también con el Administrador de NAPS aplazar las aportaciones al pago del déficit hasta el 30 de septiembre de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascenderá a 330 millones de euros. En la nota 30 se ofrece más información sobre el aplazamiento de las aportaciones en 2020 y en la nota 34 se ofrece más información sobre el aplazamiento de las aportaciones en 2021.

l Acuerdos de venta y recompra en relación con derechos de emisión

Generalmente, el Grupo recibe o adquiere derechos de emisión con anterioridad a la actividad de vuelos correspondiente. Debido al descenso sin precedentes de la capacidad en 2020, el Grupo ha celebrado una serie de acuerdos de venta y recompra de derechos de emisión, por los cuales el Grupo ha vendido los derechos sobrantes comprometiéndose a recomprarlos en 2021. A 31 de diciembre de 2020, el valor de estos acuerdos de venta y recompra de emisiones ascendía a 97 millones de euros. Estas operaciones de venta y recompra dan lugar a un pasivo relativo a la recompra, que se clasifica dentro de otros pasivos de financiación. En la nota 23a se ofrece más información.

m Renegociación de la adquisición de Air Europa

El 4 de noviembre de 2019, el Grupo formalizó un acuerdo para adquirir la totalidad del capital social de Air Europa por 1.000 millones de euros, sujeto a la aprobación de la Comisión Europea. A lo largo de todo 2020 y a resultas del impacto que el COVID-19 ha tenido tanto en el Grupo como en Air Europa, el Grupo ha estado negociando con los accionistas de Air Europa para modificar el acuerdo de forma que refleje mejor el entorno económico actual. El 19 de enero de 2021, el Grupo anunció que había cerrado con éxito estas negociaciones, lo que se tradujo en una reducción del precio de compra hasta 500 millones de euros y un aplazamiento del pago hasta el sexto aniversario de la fecha de cierre de la adquisición. Este acuerdo queda condicionado a la negociación satisfactoria entre Iberia y el SEPI sobre las condiciones no financieras asociadas al apoyo financiero proporcionado por el SEPI a Iberia. La operación está aún sujeta a la aprobación de la Comisión Europea. En la nota 34 se ofrece más información.

4 Información de segmentos

a Segmentos de negocio

El principal responsable de la toma de decisiones operativas se encarga de asignar recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos operativos, y se ha identificado como el Comité de Dirección de IAG.

El Grupo cuenta con varias entidades que se gestionan como sociedades operativas independientes, como las actividades de aerolínea y las funciones de plataforma. Cada aerolínea explota su red como una única unidad de negocio y el Comité de Dirección de IAG evalúa el rendimiento en función de indicadores como el beneficio de las operaciones, y toma decisiones de asignación de recursos basados en la rentabilidad de la red, principalmente en función de los mercados de pasajeros en los que trabajan las compañías operativas. El objetivo en la toma de decisiones de asignación de recursos consiste en optimizar los resultados financieros consolidados.

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

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

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	2020					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	3.242	1.148	577	376	169	5.512
Ingresos de carga	994	224	-	88	-	1.306
Otros ingresos	232	605	5	-	146	988
Ingresos externos	4.468	1.977	582	464	315	7.806
Ingresos entre segmentos	90	282	(8)	3	343	710
Ingresos por segmento	4.558	2.259	574	467	658	8.516
Cargo por depreciación y amortización	(1.214)	(370)	(277)	(133)	(84)	(2.078)
Cargo por deterioro	(445)	(242)	(68)	(24)	(98)	(877)
Pérdida de las operaciones	(4.378)	(1.411)	(875)	(563)	(199)	(7.426)
Partidas excepcionales ²	(1.778)	(652)	(252)	(202)	(177)	(3.061)
Pérdida de las operaciones antes de partidas excepcionales	(2.600)	(759)	(623)	(361)	(22)	(4.365)
Gastos no operativos netos						(384)
Pérdida antes de impuestos						(7.810)
Activos totales	17.707	7.009	2.850	1.814	884	30.264
Pasivos totales	(15.979)	(7.014)	(3.299)	(1.495)	(1.161)	(28.948)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 14.998 millones de euros y en los pasivos totales de 5.100 millones de euros.

2 Para más información acerca de las partidas excepcionales véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	2019					Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	Otras empresas del Grupo ¹	
Ingresos						
Ingresos de pasaje	13.307	4.020	2.437	2.060	644	22.468
Ingresos de carga	805	255	-	54	3	1.117
Otros ingresos	752	912	18	2	237	1.921
Ingresos externos	14.864	5.187	2.455	2.116	884	25.506
Ingresos entre segmentos	242	458	-	9	575	1.284
Ingresos por segmento	15.106	5.645	2.455	2.125	1.459	26.790
Cargo por depreciación, amortización y deterioro	(1.258)	(390)	(250)	(130)	(83)	(2.111)
Beneficio de las operaciones	1.510	497	240	276	90	2.613
Partidas excepcionales ²	(672)					(672)
Beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales	2.182	497	240	276	90	3.285
Gastos no operativos netos						(338)
Beneficio antes de impuestos						2.275
Activos totales ³	22.102	8.733	3.756	2.131	(1.271)	35.451
Pasivos totales ³	(15.235)	(6.940)	(3.354)	(1.320)	(1.773)	(28.622)

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 14.982 millones de euros y en los pasivos totales de 4.603 millones de euros.

2 Para más información acerca de las partidas excepcionales véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

3 Los activos y pasivos totales a 31 de diciembre de 2019 han sido reclasificados por los efectos que se indican en la nota 2.

b Desglose geográfico

Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2020	2019
Reino Unido	2.390	8.362
España	1.845	4.399
EE. UU.	933	4.379
Resto del mundo	2.638	8.366
	7.806	25.506

Activos por área

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	11.313	1.251
España	4.850	1.353
EE. UU.	122	15
Resto del mundo	1.246	589
	17.531	3.208

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Inmovilizado material	Inmovilizado inmaterial
Reino Unido	12.214	1.401
España	5.324	1.402
EE. UU.	188	19
Resto del mundo	1.442	620
	19.168	3.442

5 Gastos por naturaleza

El resultado de las operaciones se obtiene tras cargar

Depreciación, amortización y deterioro de activos no corrientes:

Millones de euros	2020	2019
Cargo por depreciación de activos por derecho de uso	1.153	1.153
Cargo por depreciación de activos en propiedad	720	776
Cargo por deterioro de inmovilizado material en propiedad	681	-
Amortización y deterioro de inmovilizado inmaterial	196	142
Cargo por deterioro de activos por derecho de uso	161	-
Cargo por depreciación de otros intereses de arrendamiento	44	40
	2.955	2.111

Coste de existencias:

Millones de euros	2020	2019
Coste de existencias reconocidas como gasto, principalmente combustible	1.405	3.242
Cargo por deterioro de existencias ¹	71	-
	1.476	3.242

¹ Para más información acerca del cargo por deterioro de existencias, véase la nota 3.

6 Honorarios de auditores

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

Miles de euros	2020	2019
Honorarios a pagar por la auditoría de las cuentas consolidadas e individuales	4.180	3.916
Honorarios a pagar por otros servicios:		
Auditoría de las filiales del Grupo conforme a la legislación aplicable	696	632
Otros servicios conforme a la legislación aplicable	532	496
Otros servicios relativos a impuestos	30	3
Otros servicios de auditoría	350	727
Servicios relacionados con la revisión del capital circulante	1.036	1.218
Servicios relacionados con operaciones financieras corporativas	370	175
Todos los demás servicios	55	3
	7.249	7.170

7 Gastos y cifras de personal

Millones de euros	2020	2019
Sueldos y salarios	2.236	3.334
Contribuciones a la seguridad social	385	561
Gastos por pensiones	247	932
(Crédito)/cargo por planes de pago basados en acciones	(8)	34
Otros gastos de personal ¹	700	773
Total gastos de personal	3.560	5.634

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

El número de empleados durante el año y a 31 de diciembre es como sigue:

	2020			2019		
	Número medio de empleados ¹	A 31 de diciembre de 2020		Número medio de empleados	A 31 de diciembre de 2019	
		Número de empleados	Porcentaje de mujeres		Número de empleados	Porcentaje de mujeres
De vuelo:						
Tripulación de cabina	7.689	17.946	71%	25.774	25.342	71%
Pilotos	4.787	7.794	6%	8.217	8.310	6%
De tierra:						
Aeropuertos	8.841	14.339	39%	19.689	18.970	39%
Oficinas	7.954	11.246	48%	11.798	11.855	48%
Mantenimiento	5.153	6.410	7%	7.620	7.593	8%
Altos ejecutivos	196	193	30%	201	198	30%
	34.620	57.928		73.299	72.268	

¹ El número medio de empleados excluye a aquellos empleados sujetos a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España. Para más información véase la nota 32. La media total de trabajadores incluidos los adscritos a estos regímenes es de 65.481.

El número de empleados se basa en la plantilla real. Las cifras de 2019 han sido actualizadas para representar el número real de empleados (en lugar de la plantilla equivalente, como se indicaba en el año anterior) y se han clasificado de acuerdo con las categorías actualizadas (en lugar de las categorías de altos ejecutivos, personal de tierra y tripulación técnica como se publicó el año anterior), para presentarlas de forma alineada con las categorías empleadas en el Estado de Información No Financiera.

La plantilla media equivalente en 2020 fue de 60.612 (2019: 66.034), lo que incluye al personal sujeto a regulaciones de empleo, programas de ayudas salariales y regímenes análogos, incluidos los adscritos a los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo en España

8 Gastos e ingresos financieros y otros (cargos)/créditos no operativos

a Gastos financieros

Millones de euros	2020	2019
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(45)	(12)
Pasivos por financiación de activos	(41)	(9)
Pasivos por arrendamientos	(442)	(489)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(14)	(37)
Otros préstamos	(103)	(77)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	8	17
Otros gastos financieros	(33)	(4)
	(670)	(611)

b Ingresos financieros

Millones de euros	2020	2019
Intereses sobre depósitos remunerados	21	47
Otros ingresos financieros	20	3
	41	50

c Crédito financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2020	2019
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4	26

d Otros cargos no operativos

Millones de euros	2020	2019
Ganancias/(pérdidas) por la venta de inmovilizado material e inversiones	38	(22)
Crédito correspondiente a las inversiones en patrimonio (nota 17)	1	3
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia (nota 16)	1	6
(Pérdida)/beneficio reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	(13)	8
(Pérdida)/beneficio no reconocido de derivados no clasificados como de cobertura	(31)	1
	(4)	(4)

9 Impuestos

a Cargas fiscales

(Gasto)/ingreso por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de pérdidas y ganancias, el Estado del resultado global y el Estado de cambios en el patrimonio neto:

Millones de euros	2020				2019			
	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total	Cuenta de resultados	Estado del resultado global	Estado de cambios en el patrimonio neto	Total
Impuesto corriente								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	6	-	-	6	26	(8)	-	18
Cambios respecto al ejercicio corriente	273	(17)	-	256	(494)	146	-	(348)
Total impuesto corriente	279	(17)	-	262	(468)	138	-	(330)
Impuesto diferido								
Cambios respecto a ejercicios anteriores	(8)	-	-	(8)	(14)	-	-	(14)
Cambios respecto al ejercicio corriente	690	129	(2)	817	(79)	(403)	(1)	(483)
Cambio del tipo impositivo / Diferencias por conversión	(74)	44	-	(30)	1	3	-	4
Total impuesto diferido	608	173	(2)	779	(92)	(400)	(1)	(493)
Total impuestos	887	156	(2)	1.041	(560)	(262)	(1)	(823)

El ingreso por impuesto corriente incluido en el Estado del resultado global está relacionado con coberturas de flujos de efectivo de 17 millones de euros (2019: 16 millones de euros) y ningún importe relacionado con los planes de pensiones (2019: 154 millones de euros).

El gasto por impuesto incluido en el Estado de cambios en el patrimonio neto está relacionado con los planes de pago basados en acciones de 2 millones de euros (2019: 1 millón de euros).

Dentro del apartado de impuestos en el Estado del resultado global, se incluye un ingreso por Impuesto sobre Sociedades de 92 millones de euros (2019: ingreso de 184 millones de euros) que podrá ser reclasificado a la Cuenta de resultados y un ingreso por Impuesto sobre Sociedades de 64 millones de euros (2019: ingreso de 165 millones de euros) que no se reclasificará.

b Activo/(pasivo) por impuesto corriente

Millones de euros	2020	2019
Saldo a 1 de enero	(6)	218
Cuenta de resultados	279	(468)
Estado del resultado global	(17)	138
Efectivo	(45)	119
Compensado con otros impuestos	(152)	-
Cambios por conversión de divisas y otros	(6)	(13)
Saldo a 31 de diciembre	53	(6)
Activo por impuesto corriente	101	186
Pasivo por impuesto corriente	(48)	(192)
Saldo a 31 de diciembre	53	(6)

Se ha compensado en el ejercicio una devolución de 152 millones de euros de las autoridades fiscales británicas (HMRC), procedente de pérdidas de ejercicios anteriores con pasivos derivados de otros impuestos.

c Activo/(pasivo) por impuesto diferido

Millones de euros	Inmovilizado material	Arrendamientos	Deudas en activos por derecho de uso	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Planes de pensiones	Ganancias / pérdidas de valor razonable	Planes de retribución basados en acciones	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales	Otras diferencias temporales	Total
Saldo a 1 de enero de 2020 ¹	(732)	(195)	24	312	323	70	19	401	34	256
Cuenta de resultados	116	(76)	(2)	(120)	3	-	(6)	643	50	608
Estado del resultado global	-	-	-	3	(4)	118	-	56	-	173
Estado de cambios en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(2)
Cambios por conversión de divisa y otros	27	23	(1)	(1)	(24)	7	(1)	(10)	(20)	-
Saldo a 31 de diciembre de 2020	(589)	(248)	21	194	298	195	10	1.090	64	1.035
Saldo a 1 de enero de 2019 ¹	(712)	(148)	31	348	545	234	16	411	31	756
Cuenta de resultados	4	(26)	(7)	(52)	(7)	-	5	(10)	1	(92)
Estado del resultado global	-	-	-	13	(240)	(173)	-	-	-	(400)
Estado de cambios en el patrimonio neto	-	-	-	-	-	-	(1)	-	-	(1)
Cambios por conversión de divisa y otros	(24)	(21)	-	3	25	9	(1)	-	2	(7)
Saldo a 31 de diciembre de 2019¹	(732)	(195)	24	312	323	70	19	401	34	256

Millones de euros	2020	2019
Activo por impuesto diferido	1.075	546
Pasivo por impuesto diferido	(40)	(290)
Saldo a 31 de diciembre	1.035	256

¹ El impuesto diferido derivado de los planes de pensiones a 31 de diciembre de 2019 y a 1 de enero de 2019 se ha reclasificado a los efectos indicados en la nota 2.

El activo por impuesto diferido está relacionado en su mayor parte con España y el Reino Unido y se espera que se produzca una reversión dentro de un año. El reconocimiento del activo por impuesto diferido está soportado por la reversión prevista del pasivo por impuesto diferido en los periodos correspondientes, y por las proyecciones de resultados operativos de los planes de negocio aprobados por la Dirección.

d Conciliación del gasto por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados

El ingreso/(gasto) por Impuesto sobre Sociedades se calcula aplicando los tipos impositivos locales a las (pérdidas)/beneficios en los países donde se genera la (pérdida)/beneficio. El ingreso (2019: gasto) por Impuesto sobre Sociedades sobre la pérdida del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 (2019: beneficio) es inferior (2019: superior) al ingreso (2019: gasto) fiscal hipotético. Las diferencias se explican a continuación:

Millones de euros	2020	2019
(Pérdida)/beneficio contable antes de impuestos	(7.810)	2.275
Ingreso/(gasto) por Impuesto sobre Sociedades ponderado del Grupo ¹	1.615	(440)
Pérdidas no reconocidas y diferencias temporales deducibles del periodo corriente	(342)	(11)
Bajas y deterioro de inversiones	(83)	-
Efecto del cambio del tipo impositivo	(74)	1
Planes de pensiones contabilizados netos de retención - partidas recurrentes	2	7
Planes de pensiones contabilizados netos de retención - partidas no recurrentes	-	(128)
Activos fiscales dados de baja de ejercicios anteriores	(176)	-
Incentivos de inversión	2	11
Efecto del menor tipo impositivo en las Islas Canarias	(40)	(3)
Movimientos respecto a ejercicios anteriores	(2)	12
Gastos no deducibles - partidas recurrentes	(22)	(14)
Otras partidas	7	5
Ingreso/(gasto) por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados	887	(560)

¹ El ingreso/(gasto) por Impuesto sobre Sociedades previsto se calcula sumando los gastos por Impuesto sobre Sociedades previstos de cada compañía del Grupo y cambia todos los años, ya que varían los tipos impositivos y la composición de los beneficios. Los principales países donde opera el Grupo son España 25% (2019: 25%), Reino Unido 19% (2019: 19%) e Irlanda 12,5% (2019: 12,5%).

e Impuestos sobre nóminas y vuelos comerciales del Reino Unido

Durante el ejercicio, el Grupo también estuvo sujeto a otros impuestos pagados de la siguiente forma siguiente:

Millones de euros	2020	2019
Retenciones sobre sueldos y salarios	400	555
Impuestos sobre vuelos comerciales (<i>Air Passenger Duty</i>) del Reino Unido	307	967
	707	1.522

f Factores que pueden afectar al gasto por Impuesto sobre Sociedades futuro

Diferencias temporarias deducibles no reconocidas y pérdidas

Millones de euros	2020	2019
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponible negativas del impuesto sobre sociedades español	848	11
Pérdidas operativas en OpenSkies SASU	450	249
Pérdidas operativas en el Reino Unido	39	25
	1.337	285
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Pérdidas de capital en Reino Unido	350	335
Diferencias temporarias deducibles en España	1.287	36
Pérdidas de capital en Irlanda	25	25
	1.662	396

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

Diferencias temporarias no reconocidas - inversión en filiales y asociadas

No se han reconocido pasivos por impuesto diferido en relación con los 547 millones de euros (2019: 2.959 millones de euros) de diferencias temporarias relacionadas con las filiales y las empresas asociadas. El Grupo o bien controla la reversión de estas diferencias temporarias, y es probable que no vayan a revertirse en un futuro inmediato o bien su reversión no tendría consecuencias fiscales de forma significativa.

Cambios de tipo impositivo

La reducción del tipo impositivo del Impuesto sobre Sociedades británico hasta el 17% (efectivo el 1 de abril de 2020) se promulgó el 6 de septiembre de 2016. Esta reducción del 19% al 17% fue revertida en la Ley Financiera del Reino Unido del 2020 (*Finance Act 2020*), lo que ha producido una actualización de los saldos de impuestos diferidos, e implicará un aumento futuro en el gasto por Impuesto sobre Sociedades del Grupo.

g Pasivos contingentes relacionados con impuestos

El Grupo tiene determinados pasivos contingentes, en todos los impuestos, que a 31 de diciembre de 2020 ascendían a 166 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 165 millones de euros). No es probable que se produzcan pérdidas sustanciales derivadas de dichos pasivos contingentes. El Grupo también está expuesto al siguiente pasivo contingente relacionado con impuestos:

Ganancia derivada de la fusión

Tras la inspección fiscal relativa a los periodos 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia. La exposición máxima en este caso es de 92 millones de euros (2019: 90 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados hasta el 31 de diciembre de 2020.

La Compañía presentó una reclamación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de la Agencia Tributaria española. La Compañía recurrió esta resolución ante la Audiencia Nacional el 20 de diciembre de 2019, y el 24 de julio de 2020 presentó escrito de demanda sobre este asunto. La Compañía no espera que la Audiencia Nacional lo resuelva antes de 2022.

La Compañía cuestiona los argumentos técnicos del acuerdo de liquidación y el fallo del TEAC, tanto en lo que respecta a si se produjo una ganancia imponible como en lo que respecta a la cuantía de la potencial ganancia, si fuera el caso. La Compañía cree que tiene argumentos sólidos para apoyar sus alegaciones. La Compañía no considera necesario hacer una provisión por este concepto y, por consiguiente, ha reconocido este asunto como un pasivo contingente.

10 Beneficios por acción

Millones de euros	2020	2019
(Pérdidas)/beneficios atribuibles a accionistas de la matriz por (pérdidas)/beneficios básicos	(6.923)	1.715
Gastos financieros sobre bonos convertibles	-	26
(Pérdidas)/beneficios diluidos atribuibles a accionistas de la matriz y (pérdida)/beneficio diluido por acción	(6.923)	1.741

	2020 Número en miles	2019 Número en miles ¹
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas ²	3.528.052	3.055.638
Supuesto de conversión de bonos convertibles	-	59.398
Pagos pendientes basados en acciones a empleados con efectos dilutivos	-	22.305
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas a efectos de dilución	3.528.052	3.137.341

Céntimos de €	2020	2019 ¹
Beneficio básico por acción	(196,2)	56,1
Beneficio diluido por acción	(196,2)	55,5

1 La información relativa al beneficio por acción para el periodo comparativo presentado se ha reformulado ajustando el número medio ponderado de acciones para reflejar el impacto de la emisión de títulos (nota 27). El elemento de descuento incorporado a la emisión de títulos se ha contabilizado como una emisión gratuita de 1.071.565 mil acciones en 2019.

2 En 2020, incluye 734.657 mil acciones como el impacto medio ponderado de las 2.979.443 mil acciones nuevas emitidas a través de la emisión de títulos (nota 27).

El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes no fue dilutivo en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

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

11 Dividendos

Millones de euros	2020	2019
Dividendo declarado en efectivo		
Dividendo a cuenta en 2019 de 14,5 céntimos de euro por acción	-	288
Dividendo complementario en 2019 de 17,0 céntimos de euro por acción	-	337
Dividendo especial en 2018 de 35,0 céntimos de euro por acción	-	695

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

Como consecuencia del impacto del COVID-19, el 2 de abril de 2020 el Consejo de Administración del Grupo acordó retirar la propuesta a la siguiente Junta General de Accionistas de pagar un dividendo complementario para 2019 de 17,0 céntimos de euro por acción.

El dividendo de 53 millones de euros abonado en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 está relacionado con las retenciones sobre el dividendo a cuenta de 2019, propuesto en Octubre de 2019.

12 Inmovilizado material

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2019	25.296	2.923	1.505	29.724
Altas	3.946	67	147	4.160
Modificación de arrendamientos	128	94	-	222
Bajas	(1.319)	(85)	(71)	(1.475)
Reclasificaciones	44	-	(44)	-
Movimientos por cambio de divisas	1.287	163	68	1.518
Saldo a 31 de diciembre de 2019	29.382	3.162	1.605	34.149
Altas	2.854	84	32	2.970
Modificación de arrendamientos	21	16	(1)	36
Bajas	(3.878)	(95)	(50)	(4.023)
Reclasificaciones	(4)	8	(4)	-
Movimientos por cambio de divisas	(1.439)	(193)	(81)	(1.713)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	26.936	2.982	1.501	31.419
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2019	10.776	1.078	948	12.802
Cargo por depreciación del ejercicio	1.710	169	90	1.969
Bajas	(447)	(63)	(57)	(567)
Reclasificaciones	8	-	(8)	-
Movimientos por cambio de divisas	660	65	52	777
Saldo a 31 de diciembre de 2019	12.707	1.249	1.025	14.981
Cargo por depreciación del ejercicio	1.659	165	93	1.917
Cargo por deterioro del ejercicio ¹	820	-	22	842
Bajas	(2.886)	(52)	(44)	(2.982)
Movimientos por cambio de divisas	(729)	(80)	(61)	(870)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	11.571	1.282	1.035	13.888

¹ Para más información sobre el cargo por deterioro aplicado a los activos de flota véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos. Los deterioros surgieron principalmente por la parada permanente de activos de flota concretos, por lo que su valor neto contable sufrió un deterioro. Sin embargo, algunos activos de flota han sufrido un deterioro tan solo hasta su valor razonable, que fue definido en base a valoraciones independientes de su valor de mercado.

Valor neto contable

A 31 de diciembre de 2020	15.365	1.700	466	17.531
A 31 de diciembre de 2019	16.675	1.913	580	19.168

Análisis a 31 de diciembre de 2020

En propiedad	5.457	920	382	6.759
Activos por derecho de uso (nota 13)	9.124	695	56	9.875
Pagos por anticipado	710	85	28	823
Activos no utilizados	74	-	-	74
Inmovilizado material	15.365	1.700	466	17.531
Análisis a 31 de diciembre de 2019				
En propiedad	5.321	1.028	460	6.809
Activos por derecho de uso (nota 13)	9.746	774	68	10.588
Pagos por anticipado	1.525	110	52	1.687
Activos no utilizados	83	1	-	84
Inmovilizado material	16.675	1.913	580	19.168

El valor neto contable de los inmuebles comprende:

Millones de euros	2020	2019
Inmuebles propios	485	560
Activos por derecho de uso (nota 13)	695	774
Mejoras en inmuebles arrendados > 50 años	297	321
Mejoras en inmuebles arrendados < 50 años	223	258
Inmuebles	1.700	1.913

A 31 de diciembre de 2020, había deudas a largo plazo del Grupo garantizadas con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.794 millones de euros (2019: 1.576 millones de euros).

13 Arrendamientos

a Importes reconocidos en el Balance de situación consolidado

El inmovilizado material incluye los siguientes importes relacionados con activos por derecho de uso:

Millones de euros	Flota	Inmuebles	Equipo	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2019	12.491	734	119	13.344
Altas	1.039	13	16	1.068
Modificaciones de arrendamientos	128	94	-	222
Bajas	(23)	-	-	(23)
Reclasificaciones ¹	(290)	(4)	(16)	(310)
Movimientos por cambio de divisas	509	45	4	558
Saldo a 31 de diciembre de 2019	13.854	882	123	14.859
Altas	1.194	58	1	1.253
Modificaciones de arrendamientos	21	16	(1)	36
Bajas	(77)	(6)	(22)	(105)
Reclasificaciones ¹	(389)	-	3	(386)
Movimientos por cambio de divisas	(595)	(57)	(5)	(657)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	14.008	893	99	15.000
Depreciación y deterioro				
Saldo a 1 de enero de 2019	3.056	-	36	3.092
Cargo por depreciación del ejercicio	1.032	104	17	1.153
Bajas	(21)	-	-	(21)
Reclasificaciones ¹	(123)	-	-	(123)
Movimientos por cambio de divisas	164	4	2	170
Saldo a 31 de diciembre de 2019	4.108	108	55	4.271
Cargo por depreciación del ejercicio	1.035	103	15	1.153
Cargo por deterioro del ejercicio ²	161	-	-	161
Bajas	(53)	(5)	(22)	(80)
Reclasificaciones ¹	(166)	-	(3)	(169)
Movimientos por cambio de divisas	(201)	(8)	(2)	(211)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	4.884	198	43	5.125
Valor neto contable				
A 31 de diciembre de 2020	9.124	695	56	9.875
A 31 de diciembre de 2019	9.746	774	68	10.588

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 217 millones de euros (2019: 187 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos.

2 Para más información sobre el cargo por deterioro aplicado a los activos de flota véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Las deudas financieras remuneradas a largo plazo incluyen los siguientes importes relacionados con pasivos por arrendamientos:

Millones de euros	2020	2019
A 1 de enero	11.046	11.123
Altas	1.179	1.017
Modificaciones de arrendamientos	20	182
Amortizaciones	(1.919)	(1.941)
Gastos por intereses	442	489
Movimientos por cambio de divisas	(744)	176
A 31 de diciembre	10.024	11.046
Corriente	1.560	1.694
No corriente	8.464	9.352

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados consolidada

Millones de euros	2020	2019
<i>Importes no incluidos en la valoración de los pasivos por arrendamientos</i>		
Pagos por arrendamientos variables	1	28
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	42	74
Gastos relacionados con arrendamientos de activos de bajo valor, excluidos los arrendamientos a corto plazo de activos de bajo valor	-	1
<i>Importes clasificados como gasto por el reconocimiento de activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos</i>		
Gastos por intereses sobre pasivos por arrendamientos	442	489
Ganancia derivada de operaciones de venta y posterior arrendamiento	(10)	(1)
Cargo por depreciación del ejercicio	1.153	1.153
Cargo por deterioro del ejercicio	161	-

Durante 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del COVID-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos" para ofrecer a los arrendatarios una simplificación práctica que les permite no aplicar las directrices de la NIIF 16 sobre contabilidad de modificaciones de arrendamientos en relación a las reducciones en las cuotas de alquiler atribuibles directamente al COVID-19. A la hora de elaborar sus estados financieros consolidados, el Grupo ha aplicado esta simplificación práctica a todas estas modificaciones. El impacto neto en la Cuenta de resultados en 2020 ha sido un crédito de 2 millones de euros que recoge los cambios en los pagos por arrendamientos derivados de dichas reducciones de cuotas.

c Importes reconocidos en el Estado de flujos de caja consolidado

El Grupo tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por valor de 1.997 millones de euros en 2020 (2019: 2.057 millones de euros).

El Grupo registró unas entradas de efectivo totales asociadas a operaciones de venta y posterior arrendamiento de 898 millones de euros (2019: 824 millones de euros).

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2020, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, relacionados con 183 millones de euros (2019: 787 millones de euros) por arrendamientos que aún no han comenzado, pero con los que el Grupo está comprometido.

d Perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos

El perfil de vencimiento de los pasivos por arrendamientos se detalla en la nota 25e.

e Opciones de prórroga

El Grupo tiene ciertos arrendamientos que contienen opciones de prórroga que pueden ser ejercidos por el Grupo antes de la finalización del periodo no cancelable del contrato. Cuando sea posible, el Grupo busca incluir opciones de prórroga en arrendamientos nuevos que proporcionen flexibilidad operativa. Al comienzo del arrendamiento, el Grupo evalúa si es razonablemente probable que se ejerciten las opciones de prórroga.

El Grupo está expuesto a salidas de efectivo futuras (en base no descontada) a 31 de diciembre de 2020, para los cuáles no se ha reconocido ningún importe, de 998 millones de euros (2019: 871 millones de euros) por opciones de prórroga posibles, ya que no existe certeza razonable de que estos arrendamientos vayan a ser prorrogados.

14 Compromisos de compra de inmovilizado

La inversión en inmovilizado autorizada y contratada pero no registrada en las cuentas asciende a 10.545 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 12.830 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado están denominados en dólares estadounidenses, y por tanto están expuestos al impacto de los tipos de cambio.

Los compromisos existentes comprenden 10.485 millones de euros para la adquisición de 26 Airbus A320 (entre 2021 y 2025), 38 Airbus A321 (entre 2021 y 2024), 1 Airbus A330-300 (en 2021), 26 Airbus A350 (entre 2021 y 2024), 18 Boeing 777-9 (entre 2024 y 2027), 10 Boeing 787-10 (entre 2021 y 2024) y 2 Embraer E190 (en 2021). El Grupo tiene ciertos derechos para cancelar compromisos en caso de retrasos significativos en las entregas de aeronaves causados por los fabricantes. No se han ejercido dichos derechos a 31 de diciembre de 2020.

15 Inmovilizado inmaterial y revisión de deterioro

a Inmovilizado inmaterial

Millones de euros	Fondo de comercio	Marca	Programas de fidelización de clientes	Derechos de aterrizaje ¹	Software	Otros	Total
Coste							
Saldo a 1 de enero de 2019	595	451	253	1.559	1.116	211	4.185
Altas	-	-	-	5	232	120	357
Bajas	-	-	-	-	(28)	(55)	(83)
Movimientos por cambio de divisas	3	-	-	52	56	6	117
Saldo a 31 de diciembre de 2019	598	451	253	1.616	1.376	282	4.576
Altas	-	-	-	-	141	51	192
Bajas	-	-	-	-	(18)	(121)	(139)
Reclasificaciones	-	-	-	-	43	(46)	(3)
Movimientos por cambio de divisas	(5)	-	-	(61)	(68)	(5)	(139)
A 31 de diciembre de 2020	593	451	253	1.555	1.474	161	4.487
Amortización y deterioro							
Saldo a 1 de enero de 2019	249	-	-	106	577	55	987
Cargo por depreciación del ejercicio	-	-	-	6	131	5	142
Bajas	-	-	-	-	(28)	-	(28)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	3	30	-	33
Saldo a 31 de diciembre de 2019	249	-	-	115	710	60	1.134
Cargo por depreciación del ejercicio	-	-	-	6	151	4	161
Cargo por deterioro del ejercicio	-	-	-	15	20	-	35
Bajas	-	-	-	-	(7)	-	(7)
Movimientos por cambio de divisas	-	-	-	(4)	(38)	(2)	(44)
A 31 de diciembre de 2020	249	-	-	132	836	62	1.279
Valor neto contable							
A 31 de diciembre de 2020	344	451	253	1.423	638	99	3.208
A 31 de diciembre de 2019	349	451	253	1.501	666	222	3.442

¹ El valor neto contable incluye derechos de aterrizaje fuera del Reino Unido y de la UE de 88 millones de euros (2019: 94 millones de euros) con vida útil finita. La vida útil restante de estos derechos de aterrizaje es de 15 años.

b Prueba de deterioro

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

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2020					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2020	49	816	-	-	865
Movimientos por cambio de divisas	(5)	(53)	-	-	(58)
A 31 de diciembre de 2020	44	763	-	-	807
Vueling					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2020	-	-	-	253	253
Otras UGE					
A 1 de enero de 2020	-	12	-	-	12
Cargo por deterioro del ejercicio	-	(12)	-	-	(12)
A 31 de diciembre de 2020	-	-	-	-	-
A 31 de diciembre de 2020	344	1.342	451	253	2.390

Millones de euros	Fondo de comercio	Derechos de aterrizaje	Marca	Programas de fidelización de clientes	Total
2019					
Iberia					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	423	306	-	729
British Airways					
A 1 de enero de 2019	46	767	-	-	813
Movimientos por cambio de divisas	3	49	-	-	52
A 31 de diciembre de 2019	49	816	-	-	865
Vueling					
A 1 de enero de 2019	28	89	35	-	152
Altas	-	5	-	-	5
A 31 de diciembre de 2019	28	94	35	-	157
Aer Lingus					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	272	62	110	-	444
IAG Loyalty					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	-	-	253	253
Otras UGE					
A 1 de enero y 31 de diciembre de 2019	-	12	-	-	12
A 31 de diciembre de 2019	349	1.407	451	253	2.460

Base de cálculo del importe recuperable

Los importes recuperables de las UGE del Grupo se han medido en base a su valor en uso, que utiliza un modelo de flujos de caja descontados con medias ponderadas multiescenario. Estos escenarios se detallan en la sección sobre el principio de empresa en funcionamiento de la nota 2, con un peso del 70% de la hipótesis de referencia y del 30% de la hipótesis pesimista. Las proyecciones de flujos de caja se basan en los planes de negocio aprobados por las compañías operativas relevantes para un periodo de tres años. El aumento de los flujos de caja extrapolados más allá del periodo de tres años se proyecta en base a las tasas de crecimiento a largo plazo. Las proyecciones de flujos de caja se descuentan aplicando la tasa de descuento antes de impuestos de cada UGE.

Cada año las compañías operativas relevantes preparan y aprueban planes de negocio a tres años y el Consejo de Administración aprobó el plan de negocio a tres años en el cuarto trimestre del año. Los flujos de caja del plan de negocio que se han empleado en los cálculos de valor en uso reflejan los impactos relacionados con el clima que sean previsibles y reflejan toda la reestructuración que ha sido aprobada por el Consejo de Administración y que puede ser llevada a la práctica por la Dirección en el marco de los acuerdos existentes.

Principales hipótesis

Los cálculos de valor en uso para cada UGE recogieron los mayores riesgos derivados del COVID-19, incluyendo los flujos de efectivo actualizados previstos por la reducción de la actividad desde 2021 y hasta finales de 2023 y un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos para incorporar la mayor volatilidad bursátil. Para cada una de las UGE del Grupo, las principales hipótesis usadas en los cálculos del valor en uso son las siguientes:

Por ciento	2020				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo	(20)-16	(12)-11	(22)-12	(14)-13	25-27
AKO proporcionado a 2019 ¹	45-95	49-98	46-107	40-100	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,1	2,0	1,8	1,9	2,0
Tasa de descuento antes de impuestos	11,2	11,6	11,5	10,4	10,3

¹ En periodos anteriores, el Grupo aplicó como hipótesis principal el crecimiento medio anual de los AKO. A la vista del impacto del COVID-19, el Grupo ha presentado los AKO como una proporción del nivel de AKO conseguidos en 2019, antes de la aplicación del cálculo de valor terminal.

Por ciento	2019				
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty
Margen operativo	15	10-15	10-14	13-15	20-23
Crecimiento medio anual de los AKO	2-4	3	1-5	2-11	n/a
Tasa de crecimiento a largo plazo	2,2	1,8	1,5	1,8	1,8
Tasa de descuento antes de impuestos	8,0	9,1	9,4	8,0	8,5

Precio del combustible (dólares estadounidenses por tonelada métrica)	En 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	3 años y en adelante
2020	373	420	449	449
2019	639	612	598	598

Los AKO previstos reflejan el rango de AKO como porcentaje de los AKO finales de 2019 durante el periodo cubierto por las previsiones, basado en el crecimiento previsto de la red y teniendo en consideración las previsiones de mercado de la Dirección.

La tasa de crecimiento a largo plazo se calcula para cada UGE en función de la exposición media ponderada prevista en cada mercado primario, usando el producto interior bruto (PIB) (fuente: *Oxford Economics*). Los planes de red de las aerolíneas se revisan anualmente en el marco del Plan de Negocio y reflejan los planes de la Dirección en respuesta a riesgos u oportunidades de mercado específicos.

Las tasas de descuento antes de impuestos representan la evaluación del mercado actual de los riesgos específicos de cada UGE, teniendo en cuenta el valor temporal del dinero y los riesgos subyacentes de su mercado primario. El cálculo de la tasa de descuento está basado en las circunstancias de la industria aérea, el Grupo y la UGE. Se obtiene a partir del coste medio ponderado del capital (*weighted average cost of 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 se espera que obtengan los inversores de aerolíneas y el coste de la deuda se obtiene de información de mercado y la estructura de deuda existente del Grupo. El riesgo específico de las UGE se incorpora aplicando factores beta individuales que se evalúan anualmente en función de los datos de mercado disponibles. La tasa de descuento antes de impuestos refleja el momento en el que se recibirán los flujos de efectivo de impuestos futuros.

Los supuestos relativos al precio del combustible se calculan a partir de las curvas de precios a plazo en el cuarto trimestre de cada año y se obtienen de fuentes externas. Las previsiones de flujos de caja recogen estos incrementos de precios después de tener en cuenta el nivel de derivados de combustible con que cuenta el Grupo, con sus correspondientes precios.

Resumen de los resultados

A 31 de diciembre de 2020, la Dirección evaluó el importe recuperable de cada una de sus UGE y concluyó que los importes recuperables superaban los valores contables.

Se han considerado posibles cambios razonables en las hipótesis clave, tanto individualmente como de forma conjunta, para cada UGE, en su caso, lo que incluye una reducción del margen operativo del 2% cada año, de los AKO del 5% cada año, de las tasas de crecimiento a largo plazo en el cálculo del valor terminal hasta el cero, un aumento de las tasas de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales, cambiar la ponderación de la hipótesis de referencia y de la hipótesis pesimista para que la ponderación sea del 100% hacia la hipótesis pesimista, y un aumento del precio del combustible del 40%. Estas sensibilidades, en parte, incorporan el impacto potencial que los riesgos relacionados con el clima tendrían en el Grupo.

Para las UGE de British Airways, Iberia y Aer Lingus, aunque se prevé que los importes recuperables excedan de los valores contables en 8.702 millones de euros, 1.701 millones de euros y 1.348 millones de euros respectivamente, los importes recuperables estarían por debajo de los valores contables si se emplearan posibles cambios razonables en las hipótesis asumidas en cada uno de los siguientes escenarios:

- *British Airways*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 19%; (ii) y si el precio del combustible hubiera sido un 36% mayor;
- *Iberia*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con una reducción de la tasa de crecimiento a largo plazo al 0,2%; (ii) si el margen operativo hubiera sido un 2% más bajo en combinación con una reducción en la tasa del crecimiento a largo plazo al 1,7%; (iii) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 8%; (iv) y si el precio del combustible hubiera sido un 20% mayor; y
- *Aer Lingus*: (i) si los AKO hubieran sido un 5% más bajos en combinación con un aumento en el precio del combustible del 26%.

No surge ningún deterioro en el resto de posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas a la UGE British Airways, Iberia y Aer Lingus ni en ninguno de los posibles cambios razonables que podrían sufrir las principales hipótesis aplicadas al resto de UGE.

Para más información acerca de los cargos por deterioro contable reconocidos en relación con los derechos de aterrizaje y los activos de flota inmovilizados permanentemente a 31 de diciembre de 2020 véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

16 Inversiones

a Inversiones en empresas filiales

Las principales empresas filiales del Grupo a 31 de diciembre de 2020 se desglosan en la sección sobre inversiones del Grupo.

Todas las empresas filiales se incluyen en la consolidación. La proporción de derechos de voto mantenidos de forma directa en las empresas filiales no difiere de la proporción de acciones ordinarias mantenidas. No se han producido cambios significativos en las participaciones accionariales en las empresas filiales este año.

El importe total de los socios externos a 31 de diciembre de 2020 es 6 millones de euros (2019: 6 millones de euros).

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

b Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

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

Millones de euros	2020	2019
Total activo	73	122
Total pasivo	(50)	(92)
Ingresos	22	112
Beneficio del ejercicio	1	6

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

Millones de euros	2020	2019
Al inicio del ejercicio	31	31
Participación en beneficios retenidos	1	6
Dividendos recibidos	(3)	(5)
Movimientos por cambio de divisas	-	(1)
	29	31

A 31 de diciembre de 2020, no hay restricciones en la habilidad de las empresas asociadas o negocios conjuntos de transferir fondos a la entidad matriz, y no existen pasivos contingentes relacionados.

A 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019, la inversión en Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. superaba un porcentaje de participación por parte del Grupo del 50% (50,5%). La entidad se trata como un negocio conjunto, ya que las decisiones en materia de estrategia y operaciones requieren el consentimiento unánime de las partes que comparten el control, incluida IAG.

17 Otras inversiones en patrimonio

Otras inversiones en patrimonio comprenden lo siguiente:

Millones de euros	2020	2019
Valores cotizados		
Comair Limited	-	10
Valores no cotizados	29	72
	29	82

El crédito relacionado con Otras inversiones en patrimonio fue de 1 millón de euros (2019: 3 millones de euros).

18 Deudores comerciales y otros deudores

Millones de euros	2020	2019
Importes con vencimiento inferior a un año		
Deudores comerciales	682	2.368
Provisión para pérdidas crediticias previstas	(125)	(113)
Deudores comerciales netos	557	2.255
Pagos anticipados e ingresos devengados	596	1.040
Otros deudores no comerciales	196	274
	1.349	3.569
Importes con vencimiento superior a un año		
Pagos anticipados e ingresos devengados	226	258
Otros deudores no comerciales	2	15
	228	273

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias previstas fueron los siguientes:

Millones de euros	2020	2019
Al inicio del ejercicio	113	98
Provisión durante el ejercicio	18	22
Reversión durante el ejercicio	(2)	(1)
Cuentas por cobrar canceladas durante el ejercicio	(1)	(8)
Movimientos por cambio de divisas	(3)	2
	125	113

Los deudores comerciales en general no devengan intereses y su periodo medio de cobro es de 30 días (2019: 30 días).

El desglose del riesgo crediticio por vencimiento de deudores comerciales es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	345	114	88	11	124
Pérdidas crediticias previstas	0,9%	0,2%	1,1%	72,7%	91,1%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	3	-	1	8	113

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Corriente	<30 días	30-180 días	180-365 días	> 365 días
Deudores comerciales	1.411	198	338	78	343
Pérdidas crediticias previstas	0,03%	0,2%	0,9%	9,0%	29,7%
Provisiones por pérdidas crediticias previstas	1	-	3	7	102

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

Millones de euros	2020	2019
Efectivo en bancos y en caja	1.882	2.320
Depósitos a corto plazo con vencimiento inferior a tres meses	3.892	1.742
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.774	4.062
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	143	2.621
Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados	5.917	6.683

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

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo no tenía descubiertos bancarios (2019: cero).

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

A 31 de diciembre de 2020, Aer Lingus tenía 38 millones de euros de efectivo restringido (2019: 41 millones de euros) en depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses, para obligaciones relacionadas con empleados.

a Deuda neta

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

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2020	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Arrendamientos nuevos y modificaciones	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2020
Préstamos bancarios, otros préstamos, pasivos por financiación de activos y otros pasivos por financiación	3.208	2.589	(227)	-	85	5.655
Pasivos por arrendamientos	11.046	(1.536)	(726)	1.179	61	10.024
Deudas por actividades de financiación	14.254	1.053	(953)	1.179	146	15.679
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(4.062)	(1.940)	228	-	-	(5.774)
Depósitos remunerados a corto plazo	(2.621)	2.366	112	-	-	(143)
	7.571	1.479	(613)	1.179	146	9.762

Millones de euros	Saldo a 1 de enero de 2019	Flujos de caja	Diferencias de cambio	Arrendamientos nuevos y modificaciones	Otros movimientos distintos de efectivo	Saldo a 31 de diciembre de 2019
Préstamos bancarios, otros préstamos y pasivos por financiación de activos	1.581	1.556	(12)	-	83	3.208
Pasivos por arrendamientos	11.123	(1.507)	176	1.199	55	11.046
Deudas por actividades de financiación	12.704	49	164	1.199	138	14.254
Efectivo y activos líquidos equivalentes	(3.837)	(85)	(140)	-	-	(4.062)
Depósitos remunerados a corto plazo	(2.437)	(103)	(81)	-	-	(2.621)
	6.430	(139)	(57)	1.199	138	7.571

20 Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

Millones de euros	2020	2019
Acreedores comerciales ¹	1.609	2.311
Otros acreedores	679	1.099
Otros impuestos y seguridad social	149	271
Devengos e ingresos anticipados	373	663
	2.810	4.344

1 La partida de acreedores comerciales comprende 55 millones de euros (2019: cero) debido a proveedores que se han adherido a programas de financiación de cadenas de suministro ofrecidos por varias entidades financieras asociadas. En virtud de estos programas, se ofrecen una o ambas de las siguientes opciones: (i) para cada una de sus facturas, los proveedores pueden optar por recibir un pago anticipado con descuento de una entidad financiera asociada en lugar de recibir el pago en los plazos acordados; y/o (ii) el Grupo indica a la entidad financiera asociada, factura por factura, que pague al proveedor de acuerdo con los plazos acordados y el Grupo formaliza un plazo de pago con la entidad financiera asociada de hasta 120 días con pago de intereses a un tipo de entre el 2,5% y el 3,5%.

El Grupo evalúa el sistema mediante indicadores para determinar si los pasivos que los proveedores han traspasado a las entidades financieras asociadas en el marco de los programas de financiación de cadenas de suministro siguen cumpliendo la definición de acreedores comerciales o deberían clasificarse como préstamos. Los flujos de caja derivados de estos acuerdos se registran en los flujos de caja de actividades de explotación o en los flujos de caja de las actividades de financiación, dentro del Estado de flujos de caja consolidado, dependiendo de si los pasivos asociados reúnen los requisitos para ser considerados acreedores comerciales o préstamos.

A 31 de diciembre de 2020, los pasivos cumplen la definición de Acreedores comerciales y se excluyen de la tabla de Deuda neta de la nota 19a.

Periodo medio de pago a proveedores - Compañías españolas del Grupo

Días	2020	2019
Periodo medio de pago a proveedores	43	33
Ratio de operaciones pagadas	36	32
Ratio de operaciones pendientes de pago	135	43

Millones de euros	2020	2019
Total pagos realizados	3.694	7.165
Total pagos pendientes	293	114

21 Ingresos diferidos por venta de billetes

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2020	1.917	3.569	5.486
Cambios en los supuestos	-	291	291
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{1,2}	(260)	(6.032)	(6.292)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	361	8	369
Efectivo recibido de clientes ^{3,4}	850	4.714	5.564
Movimientos por cambio de divisa	(143)	(145)	(288)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	2.725	2.405	5.130
Análisis:			
Corrientes	2.252	2.405	4.657
No corrientes	473	-	473
	2.725	2.405	5.130

Millones de euros	Programas de fidelización de clientes	Ingresos anticipados	Total
Saldo a 1 de enero de 2019	1.769	3.066	4.835
Cambios en los supuestos	6	(20)	(14)
Ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados ^{1,2}	(805)	(22.691)	(23.496)
Emisión de puntos de fidelización a clientes	844	47	891
Efectivo recibido de clientes ⁴	-	23.029	23.029
Movimientos por cambio de divisa	103	138	241
Saldo a 31 de diciembre de 2019	1.917	3.569	5.486

1 Cuando el Grupo actúa como un agente proporcionando productos de redención a clientes a través de los programas de fidelización, o proporcionando vuelos interlínea a pasajeros, el ingreso se reconoce en la Cuenta de resultados neto del coste correspondiente.

2 Dentro de los ingresos reconocidos en la Cuenta de resultados se reconoce una cantidad de 2.006 millones de euros previamente registrada como ingresos diferidos a 1 de enero de 2020 (a 1 de enero de 2019: 3.361 millones de euros).

3 Dentro del efectivo recibido de clientes se incluye un importe de 830 millones de euros recibidos de American Express tras la firma de la renovación del acuerdo comercial multianual con IAG Loyalty y se actualiza a lo largo del periodo del contrato a medida que se satisfacen las obligaciones de ejecución asociadas.

4 El efectivo recibido de clientes se presenta neto de reembolsos.

Los ingresos diferidos relacionados con programas de fidelización de clientes consisten principalmente en ingresos imputados a obligaciones de ejecución vinculadas a Avios. Los Avios son emitidos por las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización o se venden a terceros como proveedores de tarjetas de crédito, que los emiten en el marco de sus programas de fidelización. Los Avios no tienen una fecha de caducidad y pueden utilizarse en cualquier momento en el futuro. Por lo tanto, los ingresos pueden reconocerse en cualquier momento del futuro.

Los ingresos diferidos relacionados con ventas anticipadas están formados por ingresos imputados a billetes de avión que se utilizarán para viajar en el futuro. Generalmente, estos billetes caducan doce meses después de la fecha prevista de viaje si no se utilizan dentro de ese periodo de tiempo, sin embargo, debido a las importantes perturbaciones provocadas por la pandemia de COVID-19, el Grupo ha ampliado el periodo de caducidad hasta 24 meses después de la fecha prevista de viaje, dependiendo de la compañía operadora.

22 Otros pasivos a largo plazo

Millones de euros	2020	2019
Acreeedores comerciales no corrientes	49	6
Devengos e ingresos diferidos	91	65
	140	71

23 Deudas a largo plazo

a Corrientes

Millones de euros	2020	2019
Préstamos bancarios y otros	90	75
Préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses ¹	329	-
Pasivos por financiación de activos	139	74
Otros pasivos por financiación ²	97	-
Pasivos por arrendamientos	1.560	1.694
Deudas financieras remuneradas	2.215	1.843

1 Los préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses representan endeudamiento con una duración al inicio inferior a los 12 meses.

2 Dentro de Otros pasivos por financiación se incluyen acuerdos de venta y recompra formalizados durante 2020 en relación con derechos de emisión y representan el importe que el Grupo tiene previsto recomprar a lo largo de 2021.

b No corrientes

Millones de euros	2020	2019
Préstamos bancarios y otros	2.950	1.879
Pasivos por financiación de activos	2.050	1.180
Pasivos por arrendamientos	8.464	9.352
Deudas financieras remuneradas	13.464	12.411

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2027. Existen deudas a largo plazo del Grupo por importe de 2.412 millones de euros (2019: 1.520 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 2.794 millones de euros (2019: 1.576 millones de euros) (nota 12). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas o inmovilizado material.

El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al *Coronavirus Corporate Finance Facility* y emitió pagarés a favor del Gobierno del Reino Unido por valor de 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) y reembolsables en abril de 2021 con un importe de principal de 300 millones de libras esterlinas.

El 1 de mayo de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable respaldados por el ICO español por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Estas líneas de financiación se amortizan a partir del 30 de abril de 2023 y vencen en 2025.

El 19 de mayo de 2020, British Airways formalizó un préstamo hipotecario sindicado por importe de 639 millones de euros (750 millones de dólares estadounidenses) avalado con un conjunto específico de aeronaves. El préstamo se amortizó por completo el 17 de diciembre de 2020.

El 10 de junio de 2020 Iberia formalizó un préstamo hipotecario de 194 millones de euros (228 millones de dólares estadounidenses) avalado con un conjunto específico de aeronaves. El préstamo se amortizó por completo el 22 de diciembre de 2020.

El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund* (ISIF) por importe de 75 millones de euros. El préstamo es reembolsable en 2023.

En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros a un interés fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 y 500 millones de euros a un interés fijo del 1,50% con vencimiento en 2027.

Durante 2019 el Grupo amortizó anticipadamente la totalidad de los bonos convertibles por valor de 500 millones de euros con un interés del 0,25% y con vencimiento en 2020.

En noviembre de 2020, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos por la cual se procedió a la venta y posterior arrendamiento de nueve aeronaves antes del 31 de diciembre de 2020. Está previsto vender otras cinco aeronaves durante 2021. Estas operaciones vencen entre 2028 y 2032. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que, a su vez, emitió los *Pass Through Certificates, Series 2020-1*, de British Airways denominados comúnmente *Enhanced Equipment Trust Certificates (EETC)*. Por lo tanto, a 31 de diciembre de 2020 el Grupo reconoció 472 millones de euros de Pasivos financiados con activos y se prevé que surjan otros 351 millones de euros con motivo de las operaciones de venta y posterior arrendamiento mencionadas anteriormente y a realizar durante 2021.

En el tercer trimestre de 2019, el Grupo formalizó una estructura de financiación de activos en virtud de la cual se procedió a la venta y posterior arrendamiento de ocho aeronaves durante 2019 y 2020. Estas operaciones vencen entre 2029 y 2034. Este acuerdo se instrumentó a través de un fondo estructurado no consolidado que, a su vez, emitió los *Pass Through Certificates, Series 2019-1* de British Airways. Con esta operación, el Grupo reconoció unos Pasivos financiados con activos por valor de 725 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2020, los Pasivos financiados con activos incluyen un total acumulado de 1.312 millones de euros (2019: 416 millones de euros) vinculados a operaciones con fondos estructurados no consolidados que han emitido EETC.

c Deudas financieras

Millones de euros	2020	2019
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	13.464	12.411
Préstamos bancarios y otros con plazos inferiores a 12 meses	329	-
Componente corriente de la deuda a largo plazo	1.886	1.843
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	15.679	14.254

d Préstamos bancarios y otros

Millones de euros	2020	2019
Préstamo a tipo variable garantizado con el ICO ¹	1.009	-
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 0,50% con vencimiento en 2023 ²	498	497
500 millones de euros de bonos a tipo fijo del 1,50% con vencimiento en 2027 ²	497	496
500 millones de euros de bonos convertibles a tipo fijo del 0,625% con vencimiento en 2022 ³	480	470
Pagarés en libras esterlinas del CCFF ⁴	329	-
Préstamos hipotecarios en euros a tipo variable garantizados por aeronaves ⁵	198	226
Bonos a tipo fijo no garantizados ⁶	137	136
Préstamos hipotecarios en dólares estadounidenses sin garantía a tipo fijo ⁷	97	71
Acuerdo de financiación con ISIF ⁸	75	-
Préstamos hipotecarios en yuanes chinos garantizados por aeronaves a tipo fijo ⁹	25	40
Préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) ¹⁰	24	18
	3.369	1.954
Menos: cuotas corrientes adeudadas por préstamos bancarios y otros	(419)	(75)
	2.950	1.879

1 El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados a tipo variable por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente. Estas líneas de crédito se amortizarán entre 2023 y 2025. El Instituto de Crédito Oficial de España avala el 70% del importe de los préstamos. Los préstamos incorporan varias cláusulas no financieras para proteger la posición de los bancos participantes, como restricciones a las transferencias de efectivo al resto de sociedades de IAG.

2 En julio de 2019, el Grupo realizó dos emisiones de bonos sénior no garantizados por un nominal total de 1.000 millones de euros; 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2023 y 500 millones de euros con vencimiento el 4 de julio de 2027. Los bonos devengan intereses a tipo fijo del 0,5% y del 1,5% anual respectivamente, pagaderos a plazo vencido. Los bonos se emitieron al 99,417% y al 98,803% del principal respectivamente y, salvo que se hayan amortizado o comprado y cancelado previamente, se amortizarán al 100% del principal en sus fechas de vencimiento respectivas.

3 Bono sénior no garantizado convertible en acciones ordinarias de IAG y emitido por el Grupo en noviembre de 2015 de 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% generó unos fondos netos de 494 millones de euros y vence en 2022. El Grupo mantiene una opción para reembolsar el bono convertible al importe del principal, junto con los intereses devengados, no antes de los dos años anteriores a la fecha de vencimiento final. El bono incorpora protección de dividendos, y un total de 40.306.653 opciones relacionadas con este bono continuaban pendientes de liquidación a 31 de diciembre de 2020.

4 El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al *Coronavirus Corporate Finance Facility (CCFF)* lanzado por el Gobierno del Reino Unido. En el marco del CCFF, British Airways emitió pagarés a favor del Gobierno del Reino Unido por valor de 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas). Este préstamo se reembolsará en abril de 2021.

5 Los préstamos hipotecarios en euros a tipo variable están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan intereses a tipos entre el 0,04% y el 1,01%. Los préstamos son reembolsables entre 2024 a 2027.

6 200 millones de euros de bonos no garantizados a tipo fijo con un cupón entre el 3,5% y el 3,75% reembolsables entre 2022 y 2027.

7 El préstamo hipotecario en dólares estadounidenses no garantizado a tipo fijo devenga intereses a tipos entre el 1,38% y el 2,86%. El préstamo es reembolsable entre 2023 y 2026.

8 El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación a tipo variable con el *Ireland Strategic Investment Fund (ISIF)* por valor de 75 millones de euros. El acuerdo de financiación es reembolsable en 2023.

9 Los préstamos hipotecarios en yuanes chinos a tipo fijo están garantizados por aeronaves específicas en propiedad del Grupo y devengan interés del 5,20%. Los préstamos son reembolsables en 2022.

10 Los préstamos en euros a tipo fijo no garantizados con el Estado español (Ministerio de Industria) devengan intereses entre el cero y el 5,68% y son reembolsables entre 2021 y 2028.

e Total préstamos, pasivos por arrendamientos, otros pasivos por financiación y pasivos por financiación de activos.

Millones	2020	2019
Préstamos		
Bancos:		
Dólares estadounidenses	\$121	\$79
Libras esterlinas	£299	£-
Euros	€1.303	€380
Yuanes chinos	CNY 201	CNY 314
	€1.756	€491
Bonos a tipo fijo:		
Euros	€1.613	€1.463
	€1.613	€1.463
Pasivos por financiación de activos		
Dólares estadounidenses	\$2.080	\$996
Euros	€448	€319
Yenes japoneses	¥4.883	¥4.867
	€2.189	€1.254
Otros pasivos por financiación		
Euros	€97	€-
	€97	€-
Pasivos por arrendamientos		
Dólares estadounidenses	\$8.436	\$8.408
Euros	€1.858	€2.142
Yenes japoneses	¥74.734	¥77.984
Libras esterlinas	£608	£597
	€10.024	€11.046
Total deudas financieras remuneradas	€15.679	€14.254

24 Provisiones

Millones de euros	Provisiones para grandes reparaciones	Provisiones por reestructuración	Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados	Provisiones para demandas judiciales	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2020	1.675	528	664	82	98	3.047
Reclasificaciones	-	-	-	(22)	-	(22)
Provisiones registradas durante el ejercicio	377	320	76	42	31	846
Utilizadas durante el ejercicio	(213)	(383)	(27)	(9)	(29)	(661)
Reversión de importes no utilizados	(136)	(27)	-	(7)	(4)	(174)
Actualización de descuento	10	-	3	1	-	14
Movimientos por cambio de divisas	(125)	(6)	(2)	(3)	(2)	(138)
Valor neto contable a 31 de diciembre de 2020	1.588	432	714	84	94	2.912
Desglose:						
Corrientes	270	200	62	47	47	626
No corrientes	1.318	232	652	37	47	2.286
	1.588	432	714	84	94	2.912

Provisiones para grandes reparaciones

La provisión para gastos por grandes reparaciones se mantiene a fin de cumplir las condiciones contractuales de mantenimiento y devolución de aeronaves mantenidas en virtud de arrendamiento. La provisión incluye también un importe relacionado con terrenos y edificios arrendados cuando el contrato exige costes de reparación al finalizar el arrendamiento. Estos costes se capitalizan dentro de los activos por derecho de uso. Esta es una provisión a largo plazo en naturaleza, que cubre típicamente la duración del activo arrendado, que para aeronaves es de hasta 12 años.

Durante 2020, en el marco de una serie de modificaciones de los arrendamientos, estas condiciones previas de reparación y devolución se han eliminado y la provisión relacionada se ha revertido a la Cuenta de resultados.

Dentro de las provisiones registradas durante el ejercicio figuran 37 millones de euros relacionados con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento, que representan la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas anteriores que han sido paradas permanentemente y deterioradas contablemente.

Provisiones por reestructuración

La provisión por reestructuración engloba un importe de 72 millones de euros relacionado con los despidos voluntarios y forzados en British Airways, Aer Lingus y LEVEL derivados de los planes de reestructuración a raíz del COVID-19. Aunque la mayoría de los empleados afectados por estos planes de reestructuración había dejado el Grupo a 31 de diciembre de 2020, sigue existiendo un pequeño grupo de empleados que se prevé que abandonen el Grupo durante 2021. Para más información véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

Además, el Grupo también reconoce una provisión para planes de despido voluntario incluido el programa de despido colectivo, dentro del Plan de Transformación de Iberia implementado antes de 2020, que provee pagos a los empleados afectados hasta que alcancen la edad legal de jubilación. El importe de la provisión se ha determinado por medio de una valoración actuarial realizada por actuarios independientes y basada en los mismos supuestos que los utilizados para determinar las provisiones para obligaciones con la tripulación de vuelo indicadas más abajo, excepto la tasa de descuento, que en este caso fue del 0,00%. Los pagos relacionados con esta provisión continuarán durante los próximos ocho años.

A 31 de diciembre de 2020, 428 millones de euros de esta provisión estaban relacionados con programas de despidos colectivos (2019: 513 millones de euros).

Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados

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

El Grupo reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que, reuniendo ciertas condiciones, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente. El Grupo debe seguir remunerando a dichos empleados hasta que estos lleguen a la edad legal de jubilación, y se reconoció una provisión inicial al efecto basada en una valoración actuarial. La provisión fue revisada a 31 de diciembre de 2020 con el uso de actuarios independientes aplicando el método de crédito unitario proyectado, basado en una tasa de descuento consistente con el índice iBoxx del 0,37% y del 0,00% (2019: índice iBoxx del 0,59% y 0,00%) en función de si los empleados están en la actualidad en activo o no, las tablas de mortalidad PERM/F-2000P y una subida anual del IPC asumida del 1,50% (2019: subida anual del 1,50%). Esta provisión es principalmente a largo plazo. La cantidad relacionada con esta provisión fue 654 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (2019: 600 millones de euros).

Provisiones para demandas judiciales

Provisiones para demandas judiciales incluye:

- Importes relacionados con reclamaciones de múltiples partes realizadas por grupos de empleados sobre una serie de cuestiones relacionadas con sus operaciones, incluidas reclamaciones de pagas de vacaciones adicionales y por discriminación de edad; e
- Importes relacionados con las inspecciones abiertas por una serie de organismos reguladores de la competencia en relación con prácticas de supuesta competencia desleal en los negocios de transporte de carga y pasajeros del Grupo.

La cuantía final a pagar en relación a estas reclamaciones y sanciones pendientes es incierta (nota 31).

Las reclasificaciones desde Provisiones para demandas judiciales comprenden un importe de 22 millones de euros relativo al robo de datos de clientes en British Airways en 2018 que, tras la notificación de sanción por la Oficina del Comisario de la Información del Reino Unido el 16 de octubre de 2020, ha sido reclasificado en el epígrafe de Otros acreedores.

Otras provisiones

Otras provisiones incluyen una provisión en relación al Sistema de Comercio de Emisiones, que representa el exceso de emisiones de CO² en los vuelos dentro de la UE por encima de los Derechos de Emisión otorgados.

25 Objetivos y políticas de gestión del riesgo financiero

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros: riesgo de mercado (incluido el riesgo del precio del combustible, el riesgo de tipos de cambio y el riesgo de tipos de interés) el riesgo de contraparte y el riesgo de liquidez. En la nota 26 se incluye más información acerca de la exposición financiera del Grupo a estos riesgos. El Consejo aprueba los principios estratégicos clave y el apetito al riesgo, definiendo la cantidad de riesgo que el Grupo está preparado para retener. La gestión del riesgo financiero del Grupo se centra en la imprevisibilidad de los mercados financieros y busca minimizar el riesgo de incrementos de costes procedentes de movimientos adversos de los mercados financieros.

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

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

a Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. La estrategia del Grupo de gestión del riesgo relacionado con los precios del combustible tiene como objetivo proteger al Grupo frente a incrementos repentinos e importantes de los precios del petróleo, tratando al mismo tiempo de que el Grupo no se encuentre en una situación de desventaja competitiva en caso de que el precio descienda de forma sustancial. Las Políticas de Tesorería del Grupo determinan una serie de instrumentos derivados aprobados en mercados *Over the counter* (OTC) que pueden ser contratados con contrapartes aprobadas.

La estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible para los próximos tres años dentro de los perfiles de coberturas aprobados.

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

Subida/(descenso) en el precio del combustible %	2020		Subida/(descenso) en el precio del combustible %	2019	
	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros		Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
30	189	525	30	-	1.774
(30)	(219)	(664)	(30)	-	(1.824)

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, a raíz de una caída sustancial del precio del petróleo y productos asociados, el valor razonable de estos pasivos netos por instrumentos derivados era de 778 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, lo que representa una pérdida de 650 millones de euros desde el 1 de enero de 2020 que se reconoció en Otro resultado global. Además, con el considerable descenso de la demanda de transporte aéreo y la paralización de la mayor parte de la flota durante el segundo trimestre de 2020, ya no se preveía que ocurriera una proporción importante de las relaciones de cobertura asociadas y, posteriormente, se suspendió la contabilidad de coberturas de combustible. Como resultado de esta suspensión, 1.781 millones de euros de las pérdidas se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión.

La pérdida derivada de la suspensión de la contabilidad de coberturas de combustible se ha registrado como partida excepcional. Véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos para más detalles.

b Riesgo de tipos de cambio

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

El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura ante los riesgos de divisa. La posición corta operativa en dólares estadounidenses está sujeta a la misma estructura de gobierno que la estrategia de cobertura de combustible descrita anteriormente. La estrategia del Grupo es cubrir una parte de la exposición hasta los siguientes tres años, conforme al perfil de cobertura aprobado.

Cada compañía operadora cubre los activos y pasivos netos de su balance en dólares estadounidenses mediante un programa de coberturas renovables usando varios instrumentos derivados para minimizar la volatilidad de las pérdidas y ganancias como consecuencia de la nueva valoración de estas partidas en su moneda funcional. British Airways utiliza sus pagos de deuda en euros, yenes japoneses y yuanes chinos como cobertura de los ingresos futuros en euros, yenes japoneses y yuanes chinos.

En la tabla siguiente se muestra la sensibilidad de la exposición a las divisas principales del Grupo a una posible variación razonable de los tipos de cambio del dólar estadounidense, la libra esterlina y el yen japonés, con las demás variables constantes, sobre el resultado antes de impuestos y el patrimonio neto:

	Subida/ (descenso) del tipo del dólar estadounidense %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de la libra esterlina %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo del yen japonés %	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2020	10 (10)	885 (931)	297 (359)	10 (10)	162 (161)	(167) 157	10 (10)	(10) 10	(42) 42
2019	10 (10)	22 -	388 (365)	10 (10)	(23) 20	(178) 171	10 (10)	(1) 2	(58) 58

A 31 de diciembre de 2020, el valor razonable de los pasivos netos de instrumentos derivados denominados en moneda extranjera era de 321 millones de euros, lo que representa una pérdida de 430 millones de euros, desde el 1 de enero de 2020 que se reconoció en Otro resultado global. De manera similar al riesgo de precios del combustible al que se alude anteriormente, ya no se esperaba que ocurriera un porcentaje considerable de las relaciones de cobertura asociadas a derivados sobre combustible en moneda extranjera y derivados sobre ingresos en moneda y, posteriormente, fueron suspendidos. Como resultado de esta suspensión, 116 millones de euros en ganancias asociadas a derivados sobre combustible en moneda extranjera y 56 millones de euros de pérdidas asociadas con derivados sobre ingresos en moneda extranjera, se reclasificaron en la Cuenta de resultados y se reconocieron en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión y en Ingresos de pasaje, respectivamente.

La ganancia derivada de la suspensión de la contabilidad de coberturas de moneda extranjera se ha registrado como partida excepcional. Véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos para más detalles.

c Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda financiera, arrendamientos, operaciones de venta y recompra y los depósitos de efectivo.

El riesgo de tipos de interés sobre los préstamos a tipo variable se gestiona a través de una lista de instrumentos derivados OTC aprobados que pueden ser contratados con contrapartes aprobadas. Habiendo tenido en cuenta el impacto de esos derivados, un 64% de los préstamos tomados por el Grupo fueron a tipo fijo y un 36% a tipo variable.

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

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

	Subida/ (descenso) del tipo de interés estadounidense Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés europeo Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros	Subida/ (descenso) del tipo de interés en libras esterlinas Puntos básicos	Efecto sobre el resultado antes de impuestos Millones de euros	Efecto sobre el patrimonio neto Millones de euros
2020	50 (50)	- -	- -	50 (50)	9 (9)	(8) 7	50 (50)	- -	- -
2019	50 (50)	- -	19 (19)	50 (50)	(2) 2	16 (13)	50 (50)	2 (2)	- -

Para más información sobre cómo gestiona el Grupo la reforma de los tipos de interés de referencia, véase la nota 25h.

d Riesgo de contrapartida

El Grupo está expuesto al riesgo de contrapartida en la medida en que sus contrapartes incumplan pagos relativos a activos financieros a recibir. El Grupo aplica políticas y procedimientos para controlar el riesgo asignando límites a cada contraparte según su exposición y por compañía operativa. Las exposiciones al nivel de la actividad se controlan diariamente y el límite de exposición general a cada contrapartida se revisa periódicamente utilizando la información de mercado disponible.

Los activos financieros reconocidos en los estados financieros, netos de pérdidas por deterioro (si se dieran), representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas ni otras mejoras del crédito.

A 31 de diciembre de 2020, la situación de riesgo crediticio del Grupo, desglosada por región, en relación con el efectivo y los derivados controlados por la tesorería, era la siguiente:

Región	Valor de mercado de instrumentos financieros controlados por la tesorería asignados por región	
	2020	2019
Reino Unido	53%	41%
España	3%	3%
Irlanda	7%	3%
Resto de la zona euro	16%	30%
Resto del mundo	21%	23%

e Riesgo de liquidez

El Grupo invierte su efectivo en cuentas remuneradas, depósitos a plazo y fondos monetarios, eligiendo para ello instrumentos con vencimientos o liquidez adecuados con el fin de conservar un margen suficiente que le permita generar fácilmente las entradas de efectivo necesarias para gestionar el riesgo de liquidez. El Grupo también ha contratado líneas de crédito renovables.

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tenía líneas de crédito renovables no utilizadas por valor de 52 millones de euros (2019: 13 millones de euros). El Grupo mantenía líneas de mercado monetario no utilizadas y no comprometidas de cero euros (2019: cero euros).

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

Millones	2020	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y junio de 2021	€126	126
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y julio de 2022	€95	95
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2021	\$786	643
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en mayo de 2022	\$50	41
		905
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en marzo de 2021 ²	\$428	351
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en julio de 2023 ³	\$1.013	829
		1.180
Millones	2019	
	Divisa	Equivalencia en euros
<i>Líneas de crédito generales¹</i>		
Líneas de crédito en euros con vencimiento entre enero y junio de 2020	€129	129
Línea de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en junio de 2020	\$1.330	1.196
		1.325
<i>Líneas de crédito para compromisos de aeronaves</i>		
Líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en diciembre de 2021 ^{3,4}	\$1.217	1.096

1 Las líneas de crédito generales pueden ser utilizadas en cualquier momento a discreción del Grupo sujeto a la provisión de un preaviso de hasta tres días antes de la utilización prevista, dependiendo de la línea de crédito.

2 La línea de crédito para aeronaves con vencimiento en 2021 está disponible para ciertos compromisos de entrega de aeronaves y se detalla en la nota 23b.

3 Las líneas de crédito para aeronaves con vencimiento en 2023 (2019: vencimiento en 2021) están disponibles para ciertos compromisos de entrega de aeronaves y requieren de la provisión de un preaviso de tres meses por parte del Grupo a la contraparte acerca de su intención de hacer uso de las líneas de crédito.

4 Las cifras relacionadas con las líneas de crédito en dólares estadounidenses con vencimiento en diciembre de 2021 han sido actualizadas para reflejar de manera más fiel los importes disponibles para el Grupo a 31 de diciembre de 2019.

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

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2020
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(101)	(97)	(193)	(571)	(1.673)	(2.635)
Pasivos por arrendamientos	(901)	(919)	(1.500)	(4.122)	(5.962)	(13.404)
Préstamos a tipo fijo	(360)	(37)	(631)	(666)	(587)	(2.281)
Préstamos a tipo variable	(78)	(32)	(58)	(1.179)	(41)	(1.388)
Otros pasivos por financiación	(97)	-	-	-	-	(97)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(2.810)	-	-	-	-	(2.810)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Contratos a plazo	73	41	33	8	-	155
Derivados de combustible	6	2	1	-	-	9
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Swaps de tipo de interés	(13)	(13)	(25)	(14)	(2)	(67)
Contratos a plazo	(370)	(91)	(115)	(56)	-	(632)
Derivados de combustible	(423)	(314)	(108)	(4)	-	(849)
A 31 de diciembre de 2020	(5.074)	(1.460)	(2.596)	(6.604)	(8.265)	(23.999)

Millones de euros	En 6 meses	De 6 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	Más de 5 años	Total 2019
Deudas financieras remuneradas:						
Pasivos por financiación de activos	(56)	(49)	(95)	(289)	(988)	(1.477)
Pasivos por arrendamientos	(1.073)	(957)	(1.753)	(4.505)	(6.289)	(14.577)
Préstamos a tipo fijo	(20)	(31)	(46)	(1.158)	(599)	(1.854)
Préstamos a tipo variable	(13)	(17)	(30)	(110)	(67)	(237)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.881)	-	1	-	-	(3.880)
Instrumentos financieros derivados (activos):						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	-	-	-	-	-	-
Swaps de tipo de interés	1	1	1	2	-	5
Contratos a plazo	115	116	157	96	-	484
Derivados de combustible	66	25	12	2	-	105
Instrumentos financieros derivados (pasivos):						
Coberturas de arrendamiento de aeronaves	-	-	-	-	-	-
Swaps de tipo de interés	(9)	(19)	(18)	(22)	(1)	(69)
Contratos a plazo	(47)	(43)	(62)	(86)	-	(238)
Derivados de combustible	(61)	(73)	(90)	(11)	-	(235)
A 31 de diciembre de 2019	(4.978)	(1.047)	(1.923)	(6.081)	(7.944)	(21.973)

f Compensación de activos y pasivos financieros

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

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

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el balance ¹	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance ¹	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	165	(1)	164	(13)	151
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	1.537	(67)	1.470	(37)	1.433

¹ El Grupo ha aportado efectivo y activos líquidos equivalentes como garantía en varios de sus pasivos financieros derivados. A 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha reconocido 66 millones de euros en garantías (2019: cero euros) que se compensan mediante contratos de compensación y 24 millones de euros (2019: cero euros) no compensados en el balance.

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Valor bruto de los instrumentos financieros	Importes brutos compensados en el balance	Importes netos de instrumentos financieros presentados en el balance	Importes relacionados no compensados en el balance	Importe neto
Activos financieros					
Activos financieros derivados	550	42	592	(9)	583
Pasivos financieros					
Pasivos financieros derivados	580	(42)	538	(9)	529

g Gestión del riesgo de capital

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

El Grupo monitoriza el capital en base a la ratio de deuda neta / EBITDA. A 31 de diciembre de 2020, la deuda neta / EBITDA era de menos 4,3 veces (2019: 1,4 veces). La definición y el cálculo de esta medida de rendimiento está incluida en la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

En la sección de principio de empresa en funcionamiento en la nota 2 se presentan más detalles sobre liquidez y recursos de capital, junto con la gestión de riesgos de capital.

h Gestión de la reforma de los tipos de interés de referencia y los riesgos asociados

Descripción general

A nivel global está llevándose a cabo una reforma de los tipos de interés de referencia, que incluye la sustitución de determinados tipos interbancarios (IBOR) con tipos alternativos casi sin riesgo (proceso denominado "reforma de los IBOR"). El Grupo está expuesto al IBOR en sus instrumentos financieros que serán sustituidos o reformados en el marco de estas iniciativas para el conjunto del mercado. El Grupo prevé que la reforma de los IBOR afectará a su gestión de los riesgos y su contabilidad de coberturas.

La Tesorería del Grupo hace un seguimiento y gestiona la transición del Grupo a los tipos alternativos. La Tesorería del Grupo realiza un seguimiento de qué contratos están vinculados al IBOR, si dichos contratos tendrán que modificarse, y cómo gestionar la comunicación con las contrapartes en torno a esta reforma.

Derivados

El Grupo mantiene *swaps* de tipos de interés con fines de gestión de riesgos que están designadas para relaciones de cobertura de flujos de caja. Los *swaps* de tipos de interés cuentan con partes a tipo variable que están indexadas al LIBOR tanto en dólares estadounidenses como en libras esterlinas.

Contabilidad de coberturas

El Grupo ha evaluado en qué medida sus relaciones de cobertura de flujos de caja están sometidas a incertidumbre a causa de la reforma de los IBOR a 31 de diciembre de 2020. En el marco de esta evaluación, el Grupo ha aplicado la exención a las coberturas recogida en las modificaciones a la NIIF 9 en relación con la fase uno de la reforma de los IBOR. Algunas de las partidas cubiertas y los instrumentos de cobertura siguen estando indexados al LIBOR mencionados anteriormente. Estos tipos de referencia se cotizan cada día y los flujos de caja vinculados al IBOR son intercambiados con las contrapartes como es habitual. Sin embargo, algunas de estas relaciones de cobertura de flujos de caja vinculadas al LIBOR se prolongan más allá de la fecha esperada de finalización. Existe incertidumbre sobre el momento y la forma en que se podría producir la sustitución en las correspondientes partidas cubiertas e instrumentos de cobertura. Dicha incertidumbre podría repercutir en la relación de cobertura.

Las relaciones de cobertura afectadas por la reforma de los IBOR podrían experimentar una ineficacia atribuible a las expectativas de los actores del mercado sobre el momento en el que se producirá el cambio de tipos, que puede diferir entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.

La exposición del Grupo al LIBOR tanto en dólares estadounidenses como libras esterlinas designada en las relaciones de cobertura tenía un valor nominal de 775 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

26 Instrumentos financieros

a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Activos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	29	-	-	29
Instrumentos financieros derivados	-	-	42	-	42
Otros activos no corrientes	119	10	-	99	228
Activos corrientes					
Deudores comerciales	557	-	-	-	557
Otros activos corrientes	350	-	-	442	792
Instrumentos financieros derivados	-	-	122	-	122
Depósitos remunerados a corto plazo	143	-	-	-	143
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.774	-	-	-	5.774
Millones de euros	Pasivos financieros				Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	8.464	-	-	-	8.464
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	5.000	-	-	-	5.000
Instrumentos financieros derivados	-	-	310	-	310
Otros pasivos a largo plazo	80	-	-	533	613
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	1.560	-	-	-	1.560
Componente corriente de la deuda a largo plazo	655	-	-	-	655
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.572	-	-	238	2.810
Instrumentos financieros derivados	-	-	1.160	-	1.160

A 31 de diciembre de 2019

Millones de euros	Activos financieros			Activos no financieros	Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Activos no corrientes					
Otras inversiones en patrimonio	-	82	-	-	82
Instrumentos financieros derivados	-	-	268	-	268
Otros activos no corrientes	133	-	-	140	273
Activos corrientes					
Deudores comerciales	2.255	-	-	-	2.255
Otros activos corrientes	414	-	-	900	1.314
Instrumentos financieros derivados	-	-	324	-	324
Depósitos remunerados a corto plazo	2.621	-	-	-	2.621
Efectivo y activos líquidos equivalentes	4.062	-	-	-	4.062

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del Balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados		
Pasivos no corrientes					
Pasivos por arrendamientos	9.352	-	-	-	9.352
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	3.059	-	-	-	3.059
Instrumentos financieros derivados	-	-	286	-	286
Otros pasivos a largo plazo	12	-	-	59	71
Pasivos corrientes					
Pasivos por arrendamientos	1.694	-	-	-	1.694
Componente corriente de la deuda a largo plazo	149	-	-	-	149
Acreedores y otras cuentas a pagar	3.881	-	-	463	4.344
Instrumentos financieros derivados	-	-	252	-	252

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 de la naturaleza de los datos utilizados al determinar los valores razonables y utilizan los siguientes métodos e hipótesis:

Nivel 1: Precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos. Se considera que un mercado es activo cuando se puede disponer de precios cotizados fácil y regularmente a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un agente de bolsa, una institución sectorial, un servicio de precios o un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado reales que se producen regularmente, entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. Se emplearon metodologías de Nivel 1 (valores de mercado en la fecha de balance) para determinar el valor razonable de las inversiones en activos cotizados clasificadas como participaciones accionariales y deudas financieras remuneradas cotizadas.

Nivel 2: Inputs distintos a los precios cotizados incluidos en Nivel 1, que son observables respecto al activo o el pasivo, de forma directa o indirecta. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración elevan al máximo el uso de datos de mercado observables allí donde existan y hacen el menor uso posible de las estimaciones de entidades. Los instrumentos derivados se miden al valor de mercado de instrumentos con términos y condiciones similares en la fecha de balance usando modelos de precios futuros. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, incluidos los arrendamientos, se determina descontando los restantes flujos de caja hasta el final del contrato a los tipos de interés de mercado en la fecha de balance.

Nivel 3: Inputs para el activo o el pasivo que no se basan en datos de mercado observables. El método principal de dicha valoración consiste en un modelo de valoración que considera el valor actual de los flujos de caja por dividendos que se prevé que generen los activos asociados.

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

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo, a 31 de diciembre de 2020 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	-	-	29	29	29
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	-	154	-	154	154
Derivados de combustible ¹	-	9	-	9	9
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas:					
Pasivos por financiación de activos	-	2.417	-	2.417	2.189
Préstamos a tipo fijo	1.510	560	-	2.070	2.163
Préstamos a tipo variable	-	1.206	-	1.206	1.206
Otros pasivos por financiación	-	97	-	97	97
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	63	-	63	63
Contratos de divisas a plazo ²	-	620	-	620	620
Derivados de combustible ²	-	787	-	787	787

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 122 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 1.177 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2019 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable			Total	Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		Total
Activos financieros					
Otras inversiones en patrimonio	10	-	72	82	82
Activos financieros derivados:					
<i>Swaps</i> de tipo de interés ¹	-	1	-	1	1
Contratos de divisa a plazo ¹	-	488	-	488	488
Derivados de combustible ¹	-	103	-	103	103
Pasivos financieros					
Deudas financieras remuneradas y préstamos:					
Pasivos por financiación de activos	-	1.623	-	1.623	1.254
Préstamos a tipo fijo	1.640	136	-	1.776	1.728
Préstamos a tipo variable	-	226	-	226	226
Pasivos financieros derivados:					
Derivados de tipo de interés ²	-	67	-	67	67
Contratos de divisas a plazo ²	-	240	-	240	240
Derivados de combustible ²	-	231	-	231	231

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 324 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 252 millones de euros.

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

Los instrumentos financieros enumerados en la tabla anterior se miden a valor razonable a efectos de presentación en el informe financiero consolidado excepto las deudas financieras remuneradas, que se miden a coste amortizado.

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	2020	2019
Saldo inicial del ejercicio	72	63
Altas	3	6
Pérdidas reconocidas en otro resultado global	(44)	-
Movimientos por cambio de divisas	(2)	3
Saldo final del ejercicio	29	72

d Coberturas

Coberturas de flujos de efectivo

A 31 de diciembre de 2020, las actividades principales de gestión del riesgo del Grupo que se consideraban coberturas de transacciones futuras previstas eran las siguientes:

- Amortizaciones futuras de préstamos en moneda extranjera (predominantemente amortizaciones de préstamos en dólares estadounidenses), como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los préstamos se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de ingresos, cuando el préstamo se devuelve (generalmente, mediante cuotas a lo largo del periodo de vigencia del préstamo).
- Contratos de divisas, como cobertura del riesgo de tipos de cambio en los cobros en efectivo de ingresos y ciertos pagos operativos. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio y se trasladan a la Cuenta de resultados o al Balance de situación contra la correspondiente entrada o salida de efectivo. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión de la Cuenta de resultados cuando ya no se espera que ocurra la operación futura.
- Contratos de derivados a plazo sobre crudo, gasoil y queroseno, como cobertura del riesgo de precios sobre los gastos de combustible. Las ganancias y pérdidas por revaluaciones en los derivados se reconocen en el patrimonio neto y se trasladan a la Cuenta de resultados, en el epígrafe de Gastos de combustible y derechos de emisión, contra la salida de efectivo relacionada con el combustible. Las ganancias y pérdidas por reclasificaciones de derivados a consecuencia de la suspensión de la contabilidad de coberturas se reconocen en la partida de Gastos de combustible y derechos de emisión de la Cuenta de resultados cuando ya no se espera que ocurra la operación futura.
- Contratos de tipos de interés, cubriendo el riesgo de tipos de interés de la deuda a tipo variable y de ciertos pagos operacionales.

Los importes incluidos en el patrimonio neto así como los periodos en los que se espera que ocurran los flujos de efectivo relacionados se resumen a continuación:

(Ganancias)/pérdidas relacionadas con coberturas de flujos de efectivo incluidas en el patrimonio neto Millones de euros	2020	2019
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	220	141
Contratos futuros de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros ¹	168	(80)
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno ¹	295	113
Contratos de derivados sobre tipos de interés ¹	66	72
Instrumentos a los que ya no se aplica la contabilidad de coberturas ¹	276	355
	1.025	601
Gastos por impuesto diferido	(168)	(94)
Importe total incluido en patrimonio neto	857	507

¹ El valor contable de los instrumentos derivados reconocidos en activos y pasivos se analizan en los epígrafes a y b anteriores.

Los importes nominales de instrumentos financieros significativos usados como instrumentos de cobertura de flujos de caja se detallan a continuación:

Importes nominales del principal Millones de euros	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Total a 31 de diciembre de 2020
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,15 - 1,50	2.402	1.321	442	4.165
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	0,74 - 1,37	1.009	960	155	2.124

¹ Representa el valor del elemento cubierto.

Importes nominales del principal Millones de euros	Rango de cobertura	En 1 año	1-2 años	2-5 años	Total a 31 de diciembre de 2019
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a libras esterlinas ¹	1,17-1,51	3.493	1.810	1.359	6.662
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros de dólares estadounidenses a euros ¹	0,74 - 1,39	1.397	1.091	483	2.971

¹ Representa el valor del elemento cubierto.

A 31 de diciembre de 2020 Millones de euros	Importes reconocidos en Estado de resultado global ¹	Importes relacionados con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Suspensión de la contabilidad de coberturas reclasificada en la Cuenta de resultados	Total (ganancias)/pérdidas reconocidas	Otros importes reclasificados en la Cuenta de resultados	Importes reclasificados en el Balance de situación
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	123	-	(22)	101	(19)	-
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	88	-	54	142	55	32
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	2.369	2	(1.757)	614	(461)	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	59	-	-	59	(30)	(32)
Instrumentos a los que no se aplica la contabilidad de coberturas	-	-	-	-	(63)	-
	2.639	2	(1.725)	916	(518)	-

1 Los importes reconocidos en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura.

2 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados que no califican como de cobertura en partidas no operativas.

A 31 de diciembre de 2019 Millones de euros	Importes reconocidos en Estado de resultado global ¹	Importes relacionados con ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados ²	Total (ganancias)/pérdidas reconocidas	Otros importes reclasificados en la Cuenta de resultados	Importes reclasificados en el Balance de situación
Amortizaciones de préstamos para cubrir ingresos futuros	(106)	-	(106)	(20)	-
Contratos de divisas para cubrir ingresos y gastos futuros	20	-	20	99	7
Contratos de derivados sobre crudo, gasoil y queroseno	(622)	8	(614)	(178)	-
Contratos de derivados para cubrir tipos de interés	56	-	56	(11)	-
Instrumentos a los que no se aplica la contabilidad de coberturas	(38)	-	(38)	(54)	-
	(690)	8	(682)	(164)	7

1 Los importes reconocidos en el Estado de resultado global representan las ganancias y pérdidas de los instrumentos de cobertura.

2 Las ineficiencias reconocidas en la Cuenta de resultados se presentan como ganancias y pérdidas reconocidas y no reconocidas de derivados que no califican como de cobertura en partidas no operativas.

Las pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados y los consiguientes movimientos del valor razonable de estos instrumentos derivados registrados en la Cuenta de resultados bien en la fecha de cierre del balance o bien en la fecha de vencimiento del derivado, lo que ocurra antes, se exponen a continuación:

Millones de euros	2020	2019
Pérdidas derivadas de la suspensión de la contabilidad de coberturas reconocidas en la Cuenta de resultados	1.725	-
Movimientos en el valor razonable, reconocidos posteriormente en la Cuenta de resultados	31	-
Efecto total de la suspensión de la contabilidad de coberturas en la Cuenta de resultados¹	1.756	-

1 Para más información véase la nota 3 y la sección de Indicadores de rendimiento alternativos.

El Grupo no cuenta con coberturas de valor razonable significativas a 31 de diciembre de 2020 y 2019.

27 Capital social, prima de emisión y autocartera

	Número de acciones Miles	Capital social ordinario Millones de euros	Prima de emisión Millones de euros
Acciones ordinarias emitidas, exigidas y desembolsadas completamente			
A 1 de enero de 2019: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	1.992.033	996	6.022
Dividendo extraordinario con cargo a 2018 de 0,35 euros por acción			(695)
A 1 de enero de 2020: Acciones ordinarias de 0,50 euros cada una	1.992.033	996	5.327
Reducción del capital social		(797)	
Emisión de títulos	2.979.443	298	2.443
A 31 de diciembre de 2020: Acciones ordinarias de 0,10 euros cada una	4.971.476	497	7.770

a Reducción del capital social

El 8 de septiembre de 2020 la Sociedad llevó a cabo una reducción del capital social de 797 millones de euros que redujo el valor nominal de las acciones ordinarias de 0,50 euros a 0,10 euros por acción. El importe correspondiente se ha registrado en la partida de Reservas de capital (nota 29).

b Emisión de títulos

El 2 de octubre de 2020, la Sociedad recaudó 2.741 millones de euros (y asumió costes relacionados con la operación por importe de 70 millones de euros, como se detalla en la nota 29) mediante una emisión de títulos por la que se emitieron 2.979.443.376 acciones ordinarias nuevas a un precio de 92 céntimos de euro por acción, a razón de 3 acciones por cada 2 acciones existentes.

De conformidad con las normas contables, el elemento de descuento incorporado a la emisión de títulos se ha contabilizado como emisión gratuita de 1.071.565 mil acciones. La información sobre el beneficio por acción (nota 10) se ha reformulado para el periodo comparativo presentado ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias para incorporar el efecto de las acciones gratuitas.

c Acciones propias

Durante el ejercicio se entregaron un total de 2,6 millones de acciones a empleados como resultado de la consolidación de los planes de acciones para empleados. A 31 de diciembre de 2020 el Grupo tenía 5,1 millones de acciones (2019: 7,7 millones), que representaban el 0,10% del capital social emitido de la Compañía.

28 Pagos basados en acciones

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

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

El Plan de Participación en Resultados (PSP) de IAG está dirigido a ejecutivos sénior y directivos del Grupo que intervienen más directamente en la formación y la consecución del éxito empresarial a medio y largo plazo. Desde 2015 las adjudicaciones se han realizado como opciones a coste cero con un periodo de tenencia de dos años, tras el periodo de rendimiento de tres años, antes de que las opciones puedan ejercitarse. Todas las adjudicaciones desde 2015 se consolidan en base a tres objetivos de rendimiento independientes con igual peso: la Rentabilidad Total para el Accionista (*Total Shareholder Return* (TSR)) respecto al *STOXX Europe 600 Travel and Leisure Index* (para adjudicaciones en 2020) o al *MSCI European Transportation Index* (para adjudicaciones anteriores a 2020), los beneficios por acción y la Rentabilidad sobre el capital invertido.

En 2020, los derechos pendientes concedidos en el marco del PSP a los participantes distintos de los Consejeros Ejecutivos a partir de 2018 se modificaron y el incremento resultante del valor razonable concedido de 1,61 libras esterlinas por concesión se reconoce a lo largo del periodo de consolidación restante.

b Plan de Diferimiento de Incentivos de IAG (IAG Incentive Award Deferral Plan)

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

c Resumen de planes de pagos basados en acciones

	Saldos pendientes a 1 de enero de 2020 Miles	Número de opciones concedidas Miles	Ajuste por emisión de títulos Miles	Número de opciones vencidas Miles	Número de opciones ejercitadas Miles	Pendientes a 31 de diciembre de 2020 Miles	Consolidadas y ejercitables a 31 de diciembre de 2020 Miles
Planes de Participación en Resultados	19.178	7.388	11.323	3.275	1.814	32.800	1.299
Planes de Diferimiento de Incentivos	4.473	1.694	2.795	12	583	8.367	14
	23.651	9.082	14.118	3.287	2.397	41.167	1.313

El precio medio ponderado de la acción en la fecha en que se ejercitaron las opciones ejercitadas durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 fue de 3,89 libras esterlinas (2019: no aplica).

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

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Volatilidad prevista del precio de la acción (%)	35	35
Volatilidad prevista del grupo comparativo (%)	20	20
Correlación prevista del grupo comparativo (%)	70	55
Vida prevista de las opciones (años)	4,6	4,8
Precio medio ponderado de la acción a la fecha de concesión (£)	4,59	5,67
Valor razonable medio ponderado (£)	1,84	1,93

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

El Grupo reconoció un crédito por pagos basados en acciones de 8 millones de euros en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 (2019: 34 millones de euros).

29 Otras reservas y socios externos

Para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	Otras reservas						Total otras reservas	Socios externos
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶		
A 1 de enero de 2020	(464)	60	160	62	(2.467)	70	(2.579)	6
Otro resultado global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en pérdida neta:								
Ingresos de pasaje	50	-	-	-	-	-	50	-
Gastos de combustible	356	-	-	-	-	-	356	-
Diferencias de tipo de cambio	18	-	-	-	-	-	18	-
Gastos financieros	12	-	-	-	-	-	12	-
Suspensión de la contabilidad de coberturas	1.435	-	-	-	-	-	1.435	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	(2.216)	-	-	-	-	-	(2.216)	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	(53)	-	-	-	-	-	(53)	-
Variación neta en el valor razonable del coste de las coberturas	-	10	-	-	-	-	10	-
Coste de las coberturas reclasificadas y registradas en beneficio neto	-	(19)	-	-	-	-	(19)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	(192)	-	-	-	(192)	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material	(5)	(13)	-	-	-	-	(18)	-
Reducción del capital social	-	-	-	-	-	797	797	-
A 31 de diciembre de 2020	(867)	38	(32)	62	(2.467)	867	(2.399)	6

Millones de euros	Otras reservas							Socios externos
	Pérdidas y ganancias no realizadas ¹	Reserva por coste de coberturas ²	Conversión de moneda ³	Efecto de patrimonio del bono convertible ⁴	Reserva de fusión ⁵	Reserva por capital amortizado ⁶	Total otras reservas	
A 1 de enero de 2019	(1.130)	6	(136)	101	(2.467)	70	(3.556)	6
Otro resultado global del ejercicio:								
Coberturas de flujos de caja reclasificadas y registradas en beneficio neto:								
Ingresos de pasaje	55	-	-	-	-	-	55	-
Gastos de combustible	106	-	-	-	-	-	106	-
Diferencias de tipo de cambio	(26)	-	-	-	-	-	(26)	-
Gastos financieros	6	-	-	-	-	-	6	-
Variación neta en el valor razonable de las coberturas de flujos de caja	540	-	-	-	-	-	590	-
Variación neta en el valor razonable de las inversiones en patrimonio	(8)	-	-	-	-	-	(8)	-
Variación neta en el valor razonable del coste de las coberturas	-	68	-	-	-	-	18	-
Coste de las coberturas reclasificadas y registradas en beneficio neto	-	(10)	-	-	-	-	(10)	-
Diferencias de conversión de moneda	-	-	296	-	-	-	296	-
Coberturas reclasificadas y registradas en inmovilizado material								
Amortización del bono convertible	(7)	(4)	-	-	-	-	(11)	-
A 31 de diciembre de 2019	(464)	60	160	62	(2.467)	70	(2.579)	6

- Las pérdidas y ganancias no realizadas registran las variaciones del valor razonable de inversiones de patrimonio y el componente de la ganancia o pérdida sobre un instrumento de cobertura en una cobertura de flujos de caja que se considera cobertura eficiente. A 31 de diciembre de 2020, los importes correspondientes a los cambios en el valor razonable de los instrumentos de patrimonio y a la reserva de cobertura de flujos de caja fueron de un crédito de 9 millones de euros y un cargo de 891 millones de euros, respectivamente
- La reserva por gasto de coberturas registra, entre otras, las variaciones del valor razonable en el valor temporal de las opciones.
- La reserva de conversión de moneda registra las diferencias de cambio resultantes de la conversión de los estados financieros de las filiales e inversiones contabilizadas por el método de puesta en equivalencia que no tienen el euro como divisa funcional a la divisa de presentación de la información financiera del Grupo, el euro. El movimiento que se registra en esta reserva se ve afectado por las fluctuaciones del tipo de cambio de la libra esterlina al euro.
- La reserva por el efecto en patrimonio del bono convertible representa el componente de patrimonio de los bonos convertibles emitidos. A 31 de diciembre de 2019, estaba relacionado con los 500 millones de euros a tipo fijo del 0,625% de bonos convertibles (nota 23). En 2019 el Grupo ejerció su opción de amortizar anticipadamente el bono convertible de 500 millones de euros al tipo fijo del 0,25% sin que se produjera conversión alguna a acciones ordinarias.
- La reserva de fusión se originó a raíz de la operación de fusión entre British Airways e Iberia. El saldo registra la diferencia entre el valor razonable del Grupo en la fecha de la operación y el valor razonable de Iberia y el valor contable de British Airways (incluidas sus reservas).
- Las reservas de capital incluyen una Reserva por capital amortizado de 70 millones de euros (2019: 70 millones de euros) vinculada a la reducción del capital social en relación a las acciones canceladas y una Reserva por reducción del capital social de 797 millones de euros (2019: cero) vinculada a la reducción del valor nominal del capital social de la Sociedad (nota 27).

30 Obligaciones por prestaciones al personal

El Grupo gestiona una serie de contratos de prestaciones post-empleo que cubren tanto los planes de aportación definida como los de prestación definida. El Grupo también reconoce una provisión relacionada con tripulación de vuelo que reúne ciertas condiciones y que, por consiguiente, tiene la opción de mantenerse en reserva conservando su relación laboral hasta que llega a la edad legal de jubilación o se jubila anticipadamente (nota 24).

Planes de aportación definida

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

Los costes reconocidos con respecto a planes de aportación definida en España, el Reino Unido e Irlanda en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 fueron de 235 millones de euros (2019: 262 millones de euros).

Planes de prestación definida

APS y NAPS

Los principales planes financiados de prestación definida dentro del Grupo son el Airways Pension Scheme (APS) y el New Airways Pension Scheme (NAPS), ambos en el Reino Unido y cerrados para nuevos miembros. NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2004, y a devengos futuros desde 2018, lo que produjo una reducción de las obligaciones por prestaciones definidas. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementarán anualmente por la inflación hasta un 5% anual (medidas conforme a las órdenes de aumento de pensiones del Gobierno británico (revisión) (*Government's Pension Increase (Review) Orders*, PIRO), que desde 2011 se basan en el IPC). En el marco del cierre de NAPS a devengos futuros de prestaciones en 2018, British Airways acordó realizar ciertos pagos de transición adicionales a los participantes de NAPS si el déficit se había reducido más de lo previsto en las fechas de valoración de 2018 o 2021. La valoración de 2018 no ha dado lugar a ningún pago y no se ha constituido ninguna provisión en la valoración de las obligaciones por prestaciones definidas sobre el resultado previsto de la valoración de 2021. La valoración actuarial de NAPS a 31 de marzo de 2018 resultó en un déficit de 2.736 millones de euros.

APS se cerró a nuevos miembros en 1984, pero continúa abierto a devengos futuros. Las prestaciones previstas en APS se basan en la paga pensionable media final y, para la mayoría de sus miembros, están sujetas a subidas por inflación en el pago. La valoración actuarial de APS a 31 de marzo de 2018 resultó en un superávit de 683 millones de euros.

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

Los planes de pago del déficit se acuerdan con el Administrador de cada plan cada tres años en función de la valoración actuarial en lugar de aplicar la valoración contable establecida por la NIC 19. En octubre de 2019, se acordó el último plan de pago sobre la posición a 31 de marzo de 2018 para NAPS (véase nota 30i más abajo). Las valoraciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2018 para APS y NAPS difieren de la valoración realizada bajo la NIC 19 "Prestaciones para empleados" a 31 de diciembre de 2019, debido principalmente a diferencias temporales en las fechas de medición y a diferencias entre las hipótesis específicas de los planes usadas en las valoraciones actuariales comparada con las directrices de la NIC 19 usadas en las hipótesis de valoración contable. Por ejemplo, la NIC 19 obliga a que la tasa de descuento esté basada en los rendimientos de los bonos corporativos, sin importar cómo se invierten en realidad los activos, lo que puede provocar que los cálculos contenidos en este informe no sean la mejor estimación del coste que supone para el Grupo abonar prestaciones en virtud de los dos planes. La estrategia de inversión de cada Plan probablemente cambie a lo largo de su vida, por lo que la relación entre la tasa de descuento y la tasa prevista de rentabilidad sobre los activos de cada plan también podría cambiar.

Otros planes

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

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

Pagos en efectivo

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones normales del Grupo, aportaciones de déficits basadas en el plan de pago del déficit acordado con APS y NAPS y pagos por excedentes de efectivo relacionados con los pagos adicionales condicionados al nivel de tesorería de British Airways. El total de pagos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, neto de costes por servicios ascendió a 313 millones de euros (2019: 865 millones de euros) siendo las aportaciones del empleador realizadas de 318 millones de euros (2019: 870 millones de euros) menos los costes actuales por servicios de 5 millones de euros (2019: 5 millones de euros) (nota 30b).

El 18 de diciembre de 2020, British Airways alcanzó un acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit de manera provisional para el periodo entre el 1 de octubre de 2020 y el 31 de enero de 2021. El 19 de febrero de 2021, British Airways alcanzó un mayor acuerdo con el Administrador de NAPS para aplazar las aportaciones al pago del déficit acordadas en octubre de 2019 en relación con la valoración a 31 de marzo de 2018 hasta el 30 de septiembre de 2021. En el marco de este acuerdo de aplazamiento, los pagos aplazados se incorporarán al plan futuro de pagos de déficit y las consiguientes aportaciones al pago del déficit derivadas de la valoración trienal del plan NAPS a 31 de marzo de 2021. Si el plan de aportaciones de pago del déficit futuro no se ha acordado antes del 30 de septiembre de 2021, la postura definida es que British Airways vuelva a realizar pagos de 41 millones de euros (38 millones de libras esterlinas) por mes a partir de octubre de 2021.

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

Millones de euros	2020			
	APS	NAPS	Otros ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	8.537	22.240	408	31.185
Valor actual de los pasivos del plan	(8.143)	(22.151)	(714)	(31.008)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	394	89	(306)	177
Efecto del techo de activos ²	(124)	(479)	-	(603)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2020	270	(390)	(317)	(437)
Representado por:				
Activos afectos a los planes				282
Obligaciones de retribuciones a empleados				(719)
				(437)

Millones de euros	2019 ³			
	APS	NAPS	Otros ¹	Total
Activos del plan a valor razonable	8.830	22.423	428	31.681
Valor actual de los pasivos del plan	(8.401)	(21.650)	(731)	(30.782)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	429	773	(303)	899
Efecto del techo de activos ²	(127)	(847)	-	(974)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(11)	(11)
A 31 de diciembre de 2019	302	(74)	(314)	(86)
Representado por:				
Activos afectos a los planes				314
Obligaciones de retribuciones a empleados				(400)
				(86)

1 El valor actual de los pasivos del plan PRMB de EE.UU. era de 12 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (2019: 15 millones de euros).

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

3 La nota 2 contiene información relacionada con la reclasificación de Obligaciones por retribuciones a empleados a impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2019.

b Importes reconocidos en la Cuenta de resultados

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

Millones de euros	2020	2019
Planes de prestación definida:		
Coste de servicios actuales	5	5
Coste de servicios pasados ^{1,2}	7	665
	12	670
Planes de aportación definida	235	262
Coste de pensiones registrados como coste de personal	247	932

1 Véase la sección de Indicadores de rendimiento alternativos para importes registrados dentro de partidas excepcionales para 2019.

2 Incluye un crédito por servicios prestados de cero euros (2019: 7 millones de euros) relacionado con planes diferentes a APS y NAPS.

Los costes de pensiones abonados como costes financieros son:

Millones de euros	2020	2019
Ingresos por intereses sobre activos afectos a planes	(599)	(775)
Gastos financieros sobre el pasivo de los planes	581	710
Gastos financieros sobre el techo de activos	14	39
Ingresos de financiación netos correspondientes a pensiones	(4)	(26)

c Revaluaciones reconocidas en el Estado del resultado global

Millones de euros	2020	2019 ¹
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	(2.288)	(1.916)
Revaluación del pasivo de los planes derivado de cambios en supuestos financieros	3.633	3.423
Revaluación de (ganancias)/pérdidas por experiencia	(355)	193
Revaluación del techo de activos de APS y NAPS	(320)	(1.027)
Movimientos por cambio de divisas	8	(13)
Revaluaciones de pensiones cargadas al Estado de resultado global	678	660

1 La nota 2 contiene información relacionada con la reclasificación de Obligaciones por retribuciones a empleados a impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2019.

d Valor razonable de los activos afectos a planes

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

Millones de euros	2020	2019
A 1 de enero	31.681	27.600
Ingresos por intereses	599	775
Rentabilidad de los activos afectos a los planes excluyendo ingresos por intereses	2.288	1.916
Aportaciones de empleadores ¹	313	870
Aportaciones de empleados	14	6
Prestaciones pagadas	(1.573)	(1.269)
Movimientos por cambio de divisas	(2.137)	1.783
A 31 de diciembre	31.185	31.681

1 Incluye aportaciones de empleadores al APS por valor de 2 millones de euros (2019: 5 millones de euros) y al NAPS por valor de 303 millones de euros (2019: 816 millones de euros), de los cuales los pagos de financiación del déficit fueron de cero euros en el caso de APS (2019: cero euros) y a 296 millones de euros en el caso de NAPS (2019: 797 millones de euros).

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

Ambos planes recurren a instrumentos derivados con fines de inversión y de gestión de la exposición a los riesgos financieros, como los riesgos de tipos de interés, divisas y liquidez, que surgen en el desarrollo normal de la actividad. La exposición al riesgo de tipos de interés se gestiona mediante el uso de contratos de *swaps* indexados a la inflación. Se formalizan contratos de divisas a plazo para atenuar el riesgo derivado de las fluctuaciones de los tipos de cambio.

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

Millones de euros	2020	2019
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – acciones		
Reino Unido	1.465	2.310
Resto del mundo	4.705	4.774
	6.170	7.084
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades – otras		
Capital riesgo	1.062	1.035
Inmuebles	1.798	2.135
Inversiones alternativas	880	1.081
	3.740	4.251
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos		
Bonos de cupón fijo británicos	6.868	6.356
Bonos de cupón fijo de otros países	93	93
Bonos indexados británicos	6.513	6.266
Bonos indexados de otros países	11	120
	13.485	12.835
Otros		
Efectivo y activos líquidos equivalentes	947	689
Derivados	(228)	(344)
Contrato de seguro	1.660	1.740
Swap de longevidad	4.424	4.547
Otros	987	879
	31.185	31.681

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

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

Millones de euros	31 de diciembre de 2020		31 de diciembre de 2019	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Inversiones orientadas a la búsqueda de rentabilidades	138	9.576	347	10.844
Inversiones orientadas a la conciliación de pasivos	2.286	11.092	1.897	10.828
	2.424	20.668	2.244	21.672
Contrato de seguro y swap de longevidad relacionado	6.058	-	6.260	-
Otros	55	1.572	326	751
Valor razonable de los activos del plan	8.537	22.240	8.830	22.423

La referencia estratégica para las asignaciones de activos diferencia entre “activos orientados a la búsqueda de rentabilidades” y “activos orientados a la conciliación de pasivos” dependiendo de la duración de cada plan. A 31 de diciembre de 2020, la referencia para NAPS era del 42,3% (2019: 46%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 57,8% (2019: 54%) en inversiones orientadas a la conciliación de pasivos. Se establecen bandas de fluctuación alrededor de estas referencias estratégicas para dar cabida a las decisiones de asignación táctica de activos y proporcionar parámetros de trabajo al Comité de Inversiones y sus gestores. APS ya no tiene una “referencia estratégica” ya que, en su lugar, APS está reemplazando su cartera de liquidación por una cartera de conciliación de pasivos de bonos y efectivo. La asignación de activos actual para APS a 31 de diciembre de 2020 fue del 1,4% (2019: 4%) en activos orientados a la búsqueda de rentabilidades y del 98,6% (2019: 96%) en inversiones para la conciliación de pasivos.

APS tiene un contrato de seguro con Rothesay Life que actualmente cubre el 24% (2019: 24%) de los pasivos de pensiones para una lista consensuada de beneficiarios. El contrato de seguros se basa en los aumentos futuros de las pensiones vinculados a la subida de la inflación e igualará las obligaciones futuras calculadas sobre esa base para esa parte del plan. El contrato de seguro únicamente puede emplearse para pagar o financiar prestaciones a empleados en el marco del plan. APS también contrató un swap de longevidad con Rothesay Life que cubre un 20% adicional (2019: 20%) de los pasivos de pensiones relacionados con los mismos beneficiarios cubiertos por el contrato de seguro. El valor del contrato se basa en la diferencia entre el valor de los pagos que está previsto recibir en virtud de este contrato y las pensiones pagaderas por el plan en virtud del contrato. Los costes están indexados al LIBOR, y la tasa LIBOR futura se ha derivado de los precios swap a 31 de diciembre de 2020.

Durante 2018, el Administrador de APS firmó un contrato de buy-in con Legal & General. El contrato de buy-in cubre a todos los partícipes que reciben una pensión de APS a 31 de marzo de 2018, excepto los niños dependientes que reciben una pensión en esa fecha y los partícipes que reciben una prestación equivalente a pensión (EPB, por sus iniciales en inglés) y estén vivos el 1 de octubre de 2018. No están cubiertas las prestaciones que comiencen a abonarse por jubilaciones posteriores al 31 de marzo de 2018. El contrato cubre prestaciones a abonar a partir del 1 de octubre de 2018. La póliza cubre aproximadamente el 60% de todas las prestaciones que APS prevé abonar en el futuro. Junto con los productos de seguro actuales (el swap de activos y los swaps de longevidad con Rothesay Life), APS está protegido al 90% contra todo el riesgo de longevidad y completamente protegido en relación a todas las pensiones que ya se estuvieran abonando a 31 de marzo de 2018. También está protegido en un porcentaje superior al 90% contra los tipos de interés y la inflación (sobre la base del índice de precios minoristas del Reino Unido (RPI)).

e Valor actual de los pasivos de planes

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

Millones de euros	2020	2019
A 1 de enero	30.782	25.383
Coste del servicio actual	5	5
Coste/(crédito) de servicios pasados	7	665
Gastos por intereses	581	710
Revaluaciones – supuestos financieros	3.633	3.423
Revaluaciones de (ganancias)/pérdidas por experiencia	(355)	193
Prestaciones pagadas	(1.573)	(1.269)
Aportaciones de empleados	14	6
Movimientos por cambio de divisas	(2.086)	1.666
A 31 de diciembre	31.008	30.782

La obligación por prestaciones definidas comprende 24 millones de euros (2019: 30 millones de euros) derivados de planes no financiados y 30.984 millones de euros (2019: 30.752 millones de euros) de planes total o parcialmente financiados.

f Efecto del techo de activos

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

Millones de euros	2020	2019 ¹
A 1 de enero	974	1.868
Gastos por intereses	14	39
Revaluaciones	(320)	(1.027)
Movimientos por cambio de divisas	(65)	94
A 31 de diciembre	603	974

1 La nota 2 contiene información relacionada con la reclasificación de Obligaciones por retribuciones a empleados a impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2019. A 1 de enero de 2019, esta reclasificación provocó un incremento del techo de activos de 503 millones de euros, hasta 1.868 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019, esta reclasificación provocó un incremento de las revaluaciones de 246 millones de euros, hasta 1.027 millones de euros.

g Supuestos actuariales

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

Porcentaje anual	2020			2019		
	APS	NAPS	Otros planes	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento ¹	1,20	1,40	0,5 - 2,4	1,85	2,05	0,8 - 3,2
Tasa de incremento del salario pensionable ²	2,95	-	2,5	2,90	-	2,5
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago ³	2,95	2,25	1,1 - 3,5	2,90	2,15	1,2 - 3,5
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	2,95	2,80	2,5 - 2,7	2,90	-	2,5 - 2,8
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	2,25	2,25	1,1 - 3,0	-	2,15	1,2 - 3,0

1 La tasa de descuento se determina en referencia al rendimiento de bonos corporativos de alta calidad en una divisa y con un vencimiento similar a los pasivos del plan.

2 Se presupone que la tasa de incremento del salario pensionable estará en línea con los incrementos de RPI.

3 Se ha asumido que la tasa de incremento en los pagos de pensiones estará en línea con el IPC del Reino Unido para NAPS y APS a 31 de diciembre de 2020.

La tasa de incremento de los gastos de salud se basa en tasas tendenciales de variación de los costes médicos del 6,25%, reduciéndolas hasta el 5,00% a lo largo de cinco años (2019: del 6,50% hasta el 5,00% en cinco años).

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

Supuestos de mortalidad	2020	2019
Esperanza de vida a la edad de 60 años para:		
-un varón que tiene actualmente 60 años	28,2	28,2
-un varón que tiene actualmente 40 años	29,9	29,9
-una mujer que tiene actualmente 60 años	29,3	29,0
-una mujer que tiene actualmente 40 años	31,8	31,6

A 31 de diciembre de 2020, la duración media ponderada de la obligación de prestación definida era de 12 años en el caso de APS (2019: 12 años) y de 20 años en el caso de NAPS (2019: 19 años).

En EE.UU., las tasas de mortalidad se basaron en las tablas de mortalidad MP-2020.

h Análisis de sensibilidad

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

Millones de euros	(Disminución)/incremento de los pasivos del plan		
	APS	NAPS	Otros planes
Tasa de descuento (disminución de 5 puntos básicos)	(22)	(429)	16
Crecimiento futuro de los salarios (incremento de 10 puntos básicos)	-	-	7
Crecimiento futuro de las pensiones (incremento de 10 puntos básicos)	(33)	(374)	3
Tasa de mortalidad futura (incremento de un año en la esperanza de vida)	(33)	(826)	5

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

i Financiación

Las aportaciones a pensiones de APS y NAPS se determinaron mediante valoraciones actuariales realizadas el 31 de marzo de 2018 utilizando hipótesis y metodologías acordadas por el Grupo y el Administrador de cada plan. En la fecha de la valoración actuarial, el déficit actuarial de NAPS ascendía a 2.736 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit en el plan, el Grupo también se ha comprometido a realizar los siguientes pagos sin descontar:

Millones de euros	NAPS
En 12 meses	124
De 2 a 5 años	1.156
Total pagos previstos para la financiación del déficit de NAPS	1.280

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

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

En total, el Grupo prevé pagar 126 millones de euros en aportaciones de empleadores y pagos de financiación de déficit a los dos planes de prestaciones de jubilación significativos en 2021. Esta cifra comprende unos pagos por déficit de 125 millones de euros para NAPS, tras considerarse el acuerdo de diferimiento de aportaciones mencionado anteriormente y aportaciones continuas del empleador para APS de 1 millón de euros.

Bajo el acuerdo de diferimiento de aportaciones entre British Airways y el Administrador de NAPS, en el periodo hasta el 31 de diciembre de 2023, no se permite ningún pago de dividendos de British Airways a IAG. Desde 2024 en adelante, los dividendos pagados por British Airways se equiparán con contribuciones a NAPS del 50% del valor de los dividendos pagados. Cualquiera de estos pagos a NAPS reducirá el saldo de pago pendiente y estarán limitados a ese nivel. El requisito de realizar dichos pagos a NAPS cesa después de que se hayan aportado las contribuciones diferidas.

31 Pasivos contingentes y garantías

A continuación se detallan los pasivos contingentes. El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció una provisión en relación a estos procedimientos.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre sociedades y diferidos se presentan en la nota 9. Se puede encontrar información relativa a los pasivos contingentes declarados anteriormente en relación con el Airways Pension Scheme en la nota 30. En la nota 24 se informa sobre los pasivos contingentes anteriores asociados al robo de datos de clientes en British Airways que se han reconocido como provisiones para demandas judiciales.

El Grupo también se enfrenta a otros litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 31 de diciembre de 2020 ascendían a 56 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 53 millones de euros).

El Grupo también cuenta con otras garantías y contingencias formalizadas en el curso normal de sus actividades y que a 31 de diciembre de 2020 no se prevé que provoquen pérdidas materiales para el Grupo.

32 Subvenciones y ayudas públicas

El Grupo se ha acogido a las subvenciones y ayudas públicas que exponen a continuación:

Coronavirus Job Retention Scheme (CJRS), registrado en base neta en Gastos de personal

El CJRS fue puesto en marcha por el Gobierno británico desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 30 de agosto de 2020, y permitió a los empleados acogido a dichos expedientes de regulación temporal de empleo cobrar el 80% de su salario hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes.

Desde el 1 de septiembre de 2020 y hasta el 30 de septiembre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 70%, con un máximo de 2.197,50 libras esterlinas al mes. Desde el 1 de octubre de 2020 y hasta el 31 de octubre de 2020, el importe del salario que se podía acoger a las ayudas se redujo hasta el 60%, con un máximo de 1.875 libras esterlinas al mes. A raíz de la introducción de nuevas medidas de confinamiento en el Reino Unido en noviembre de 2020, el CJRS se amplió del 1 de noviembre de 2020 al 30 de noviembre de 2020 y después hasta el 31 de marzo de 2021, incrementando el porcentaje del salario que se puede acoger a las ayudas aumentó hasta el 80%, hasta un máximo de 2.500 libras esterlinas al mes.

Estos gastos son abonados por el Gobierno al Grupo a mes vencido. El Grupo está obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados y las aportaciones a los planes de pensiones de empresa.

Temporary Wage Subsidy Scheme (TWSS) y Employment Wage Subsidy Scheme (EWSS), registrados en base neta en Gastos de personal

El TWSS fue puesto en marcha por el Gobierno irlandés entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de agosto de 2020 y permitió a los empleados acogidos a dichos expedientes cobrar el 85% de su salario hasta un máximo de 410 euros a la semana. Este programa fue reemplazado por el EWSS desde el 1 de septiembre de 2020 y está previsto que se prolongue hasta el 31 de marzo de 2021. A los empleados que pueden acogerse (con salarios inferiores a 1.462 euros semanales), el gobierno les sufragará el salario hasta un máximo de 350 euros a la semana. Estos gastos son abonados por el gobierno al Grupo a mes vencido.

El importe total de las ayudas recibidas por el Grupo a través del CJRS, el TWSS y el EWSS durante 2020 ascendió a 344 millones de euros (2019: cero).

Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), no registrado en los estados financieros del Grupo

El ERTE fue puesto en marcha por el Gobierno español a partir del 1 de marzo de 2020 y está previsto que se extienda hasta el 31 de mayo de 2021. Bajo este expediente, el empleo queda suspendido temporalmente y el salario de los empleados acogidos es pagado directamente por el Gobierno y no se transfiere dinero al Grupo. El Grupo está obligado a seguir pagando los costes de seguridad social asociados.

Si los empleados sujetos a dicho expediente no hubieran sido suspendidos temporalmente durante 2020, el Grupo habría asumido unos gastos de personal adicionales de 214 millones de euros (2019: cero).

Coronavirus Corporate Finance Facility (CCFF), registrado en Deudas a corto plazo

El 12 de abril de 2020, British Airways se acogió al CCFF lanzado por el Gobierno británico. En el marco del CCFF, British Airways recibió 328 millones de euros (298 millones de libras esterlinas) al tipo de interés de mercado vigente. Para obtener más información, consulte la nota 23.

Contratos de financiación sindicada, registrados en Deudas a largo plazo

El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling formalizaron préstamos sindicados por importe de 750 millones de euros y 260 millones de euros, respectivamente, al tipo de interés de mercado vigente. En España, el Instituto de Crédito Oficial (ICO) ha garantizado el 70% de los dos préstamos. Para obtener más información, consulte la nota 23.

Ireland Strategic Investment Fund (ISIF), registrado en Deudas a largo plazo

El 23 de diciembre de 2020, Aer Lingus formalizó un acuerdo de financiación por importe de 75 millones de euros bajo el ISIF. Para obtener más información, consulte la nota 23.

UK Export Finance (UKEF), no registrado en los estados financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2020

El 31 de diciembre de 2020, British Airways suscribió un préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.200 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos, con un 80% de principal y garantizado parcialmente por el *UK Export Finance* (UKEF).

33 Transacciones con partes vinculadas

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

Millones de euros	2020	2019
Ventas de bienes y servicios		
Ventas a empresas asociadas y negocios conjuntos ¹	12	6
Ventas a accionistas significativos ²	23	32
Compras de bienes y servicios		
Compras a empresas asociadas ³	42	76
Compras a accionistas significativos ²	80	149
Partidas por cobrar de partes vinculadas		
Importes por cobrar de empresas asociadas ⁴	1	2
Importes debidos por accionistas significativos ⁵	1	8
Cuentas por pagar a partes vinculadas		
Importes por pagar a empresas asociadas ⁶	2	3
Importes debidos a accionistas significativos ⁵	1	18

1 Ventas a empresas asociadas: consistieron fundamentalmente en servicios de aerolínea a Dunwoody Airline Services (Holding) Limited (Dunwoody), por importe de 9 millones de euros (2019: 4 millones de euros), 1 millón de euros (2019: cero euros) a Viajes AME, S.A. y 1 millón de euros (2019: 1 millón de euros) a Serpista, S.A. y Multiservicios Aeroportuarios, S.A.

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

3 Compras a empresas asociadas incluyeron fundamentalmente 23 millones de euros (2019: 50 millones de euros) en servicios auxiliares aeroportuarios contratados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., 9 millones de euros (2019: 10 millones de euros) en servicios de handling recibidos de Dunwoody y 7 millones de euros (2019: 16 millones de euros) en servicios de mantenimiento recibidos de Serpista, S.A.

4 Cantidades adeudadas por empresas asociadas: incluyen principalmente 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista S.A., Dunwoody y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A. (2019: 1 millón de euros por servicios prestados a Multiservicios Aeroportuarios, S.A. y 1 millón de euros por servicios prestados a Dunwoody, Iberia Cards y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A.)

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

6 Cantidades adeudadas a empresas asociadas: consistían principalmente en 2 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A., Viajes AME, S.A., Serpista, S.A. y Dunwoody (2019: 1 millón de euros a Dunwoody y 2 millones de euros a Multiservicios Aeroportuarios, S.A., Serpista, S.A. y Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeica, S.A.).

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, British Airways incurrió en ciertos gastos relacionados con la administración de sus planes de prestaciones de jubilación, incluida la provisión de servicios de apoyo a los Administradores. Los gastos soportados por cuenta de los planes de prestaciones de jubilación ascendieron a 7 millones de euros (2019: 9 millones de euros) en relación con los costes de la tasa del Fondo de Protección de Pensiones.

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

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2019: cero euros).

Accionistas significativos

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

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tenía saldos de depósitos de efectivo con accionistas que mantenían una participación de entre el 3% y el 5% por un total de cero euros (2019: cero euros).

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

La remuneración del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, en 2020 y 2019 es la siguiente:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2020	2019
Salario base, honorarios y prestaciones		
Consejo de Administración		
Beneficios a corto plazo	3	5
Pagos basados en acciones	-	3
Comité de Dirección		
Beneficios a corto plazo	5	8
Pagos basados en acciones	-	5

A 31 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración incluye la remuneración de tres Consejeros Ejecutivos (31 de diciembre de 2019: tres Consejeros Ejecutivos). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 14 miembros (31 de diciembre de 2019: 12 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 2020, la obligación de la Compañía era de 38.000 euros (2019: 63.000 euros).

A 31 de diciembre de 2020, el valor total de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los actuales miembros del Comité de Dirección ascendía a 1 millón de euros (2019: 1 millón de euros).

A 31 de diciembre de 2020, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2019: cero).

34 Hechos posteriores a la fecha de balance

El 19 de enero de 2021, el Grupo modificó el acuerdo original anunciado el 4 de noviembre de 2019 en virtud del cual el Grupo había acordado la adquisición de la totalidad del capital social de Air Europa. El acuerdo revisado reduce el precio total de la adquisición hasta 500 millones de euros, que serán pagaderos en el momento en que se cumpla el sexto aniversario del cierre de la operación. La adquisición está supeditada a la finalización de las negociaciones con la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales de España y a la aprobación de la Comisión Europea. Hasta la finalización de estas negociaciones y la obtención de las correspondientes aprobaciones, la adquisición no reúne los criterios de reconocimientos de la NIIF 3 - Combinaciones de negocios y la operación no se ha contabilizado en estos estados financieros consolidados.

El 19 de febrero de 2021, British Airways acordó con el Administrador de NAPS extender el aplazamiento de las aportaciones al pago del déficit correspondientes hasta el 30 de septiembre de 2021. El aplazamiento de estas aportaciones ascenderá a 330 millones de euros (300 millones de libras esterlinas). Según el acuerdo de aplazamiento de contribuciones entre British Airways y el Administrador de NAPS, en el periodo hasta el 31 de diciembre de 2023, no se permite el pago de dividendos de British Airways a IAG. A partir de 2024, los dividendos pagados por British Airways se equiparán con contribuciones al NAPS del 50% del valor de los dividendos pagados. Cualquiera de estos pagos a NAPS reducirá el saldo de pago pendiente y estará limitado a ese nivel. El requisito de realizar dichos pagos a NAPS cesa una vez se hayan repagado las contribuciones diferidas.

El 22 de febrero de 2021, British Airways formalizó un préstamo a cinco años a través del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 2.200 millones de euros (2.000 millones de libras esterlinas) suscrito por un sindicato de bancos y garantizado parcialmente por *UK Export Finance* (UKEF).

INDICADORES DE RENDIMIENTO ALTERNATIVOS

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de Indicadores de Rendimiento Alternativos (IRA), algunos de los cuales han sido identificados como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estos indicadores, que no están definidos bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF y pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo en base a una "Oferta comercial sin competencia", un "Crecimiento sostenible y creador de valor" y "Eficiencia e innovación".

A continuación figura la definición de cada IRA, así como una conciliación al indicador más similar conforme a las NIIF.

a Cambios en los IRA en 2020

El Grupo no ha ajustado su política de IRA por el impacto del COVID-19. Sin embargo, bajo la definición actual de partidas excepcionales, ciertos gastos surgidos por el impacto del COVID-19 se han clasificado como partidas excepcionales.

Durante 2020 el Grupo ha realizado dos cambios en la forma en que informa y trata sus IRA en comparación con los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019:

- (Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales - En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019, el Grupo presentó las partidas excepcionales en la cuenta de resultados usando un esquema de tres columnas para reflejar los resultados del Grupo antes y después de partidas excepcionales y permitir a los usuarios entender mejor el rendimiento del Grupo. Durante 2020, y después de considerar las directrices regulatorias, el Grupo ha vuelto a presentar su Cuenta de resultados usando un esquema de columna única. Por lo tanto, en 2020 las partidas excepcionales y la información asociada se han incorporado a esta sección de IRA de los estados financieros consolidados. Esta información se ha desglosado por segmento operativo reportable para facilitar una mayor comprensión de los resultados de cada uno de los segmentos operativos del Grupo; y
- Información financiera proforma - El Grupo ha adoptado la NIIF 16 "Arrendamientos" el 1 enero de 2019 y ha aplicado el método de transición retrospectiva modificada. Al hacerlo, las cifras comparativas del 2018 no se reformularon. Por lo tanto, para ofrecer una base de comparación coherente con 2019, en 2018 el Grupo introdujo información financiera proforma. Dado que ya no se requieren las cifras comparativas de 2018, ya no es necesaria dicha información proforma.

b (Pérdida)/beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión de la Dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para entender los resultados financieros de la entidad. Las partidas excepcionales incluyen: una suspensión significativa de la contabilidad de coberturas; reestructuraciones significativas; acuerdos de liquidación importantes alcanzados con los planes de pensiones del Grupo; cambios significativos en los planes de flota a largo plazo que resulten en el deterioro de activos de flota y la baja contable de las provisiones asociadas; y los acuerdos judiciales.

La siguiente tabla ofrece una conciliación entre la cuenta de resultados estatutaria y la cuenta de resultados antes de partidas excepcionales del Grupo:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre					
	Estatutario 2020	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020	Estatutario 2019	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2019
Ingresos de pasaje ¹	5.512	(62)	5.574	22.468		22.468
Ingresos de carga	1.306		1.306	1.117		1.117
Otros ingresos	988		988	1.921		1.921
Total ingresos	7.806	(62)	7.868	25.506		25.506
Gastos de personal ^{2,6}	3.560	313	3.247	5.634	672	4.962
Gasto de combustible y derechos de emisión ¹	3.735	1.694	2.041	6.021		6.021
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.340		1.340	2.972		2.972
Tasas de aterrizaje y de navegación	918		918	2.221		2.221
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ³	1.456	108	1.348	2.092		2.092
Propiedad, TI y otros gastos ⁴	782	28	754	811		811
Gastos comerciales	405		405	1.038		1.038
Depreciación, amortización y deterioro ⁵	2.955	856	2.099	2.111		2.111
Diferencias de tipo de cambio	81		81	(7)		(7)
Gastos totales de las operaciones	15.232	2.999	12.233	22.893	672	22.221
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(7.426)	(3.061)	(4.365)	2.613	(672)	3.285
Gastos financieros	(670)		(670)	(611)		(611)
Ingresos financieros	41		41	50		50
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	4		4	26		26
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	245		245	201		201
Otros cargos no operativos	(4)		(4)	(4)		(4)
Total gastos no operativos netos	(384)		(384)	(338)		(338)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(7.810)	(3.061)	(4.749)	2.275	(672)	2.947
Impuestos	887	463	424	(560)		(560)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio	(6.923)	(2.598)	(4.325)	1.715	(672)	2.387

Trimestre finalizado el 31 de diciembre

Millones de euros	Trimestre finalizado el 31 de diciembre			Trimestre finalizado el 31 de diciembre		
	Estatutario 2020	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2020	Estatutario 2019	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2019
Ingresos de pasaje ¹	684	(2)	686	5.390		5.390
Ingresos de carga	389		389	292		292
Otros ingresos	228		228	532		532
Total ingresos	1.301	(2)	1.303	6.214		6.214
Gastos de personal ^{2,6}	693	44	649	1.921	672	1.249
Gasto de combustible y derechos de emisión ¹	453	95	358	1.452		1.452
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	260		260	736		736
Tasas de aterrizaje y de navegación	181		181	522		522
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota ³	321	25	296	505		505
Propiedad, TI y otros gastos ⁴	185		185	229		229
Gastos comerciales	65		65	225		225
Depreciación, amortización y deterioro ⁵	620	140	480	557		557
Diferencias de tipo de cambio	(6)		(6)	(26)		(26)
Gastos totales de las operaciones	2.772	304	2.468	6.121	672	5.449
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	(1.471)	(306)	(1.165)	93	(672)	765
Gastos financieros	(167)		(167)	(165)		(165)
Ingresos financieros	14		14	17		17
Crédito financiero neto correspondiente a pensiones	-		-	7		7
Crédito neto por conversión de moneda extranjera	62		62	108		108
Otros cargos no operativos	(47)		(47)	(54)		(54)
Total gastos no operativos netos	(138)		(138)	(87)		(87)
(Pérdida)/beneficio antes de impuestos	(1.609)	(306)	(1.303)	6	(672)	678
Impuestos	253	99	154	(105)		(105)
(Pérdida)/beneficio después de impuestos del ejercicio	(1.356)	(207)	(1.149)	(99)	(672)	573

El razonamiento para cada partida excepcional se detalla debajo. En 2020, todas las partidas estaban asociadas con el impacto del COVID-19, excepto la provisión de liquidación relacionada con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018 (parte 4).

1 Suspensión de la contabilidad de coberturas

El cargo excepcional de 1.756 millones de euros está representado por un gasto de 62 millones de euros relacionado con derivados para la cobertura de ingresos en moneda extranjera, un gasto de 1.781 millones de euros relacionados con derivados de combustible y un crédito de 87 millones de euros relacionado con los derivados de combustible en moneda extranjera asociados. Estos importes corresponden a la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y de tipos de cambio asociados sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Estas pérdidas se han originado tras el deterioro sustancial de la demanda de transporte aéreo a causa del COVID-19, que ha provocado que ya no se prevea realizar un porcentaje sustancial de las compras de combustible y las transacciones de ingresos de pasaje cubiertas en dólares estadounidenses atendiendo a las previsiones operativas que maneja el Grupo en la fecha de cierre del balance de situación. La estrategia de gestión de riesgos del Grupo ha sido acumular paulatinamente estas coberturas durante un periodo de tres años, cuando los niveles previstos de consumo de combustible e ingresos de pasaje eran superiores a las expectativas actuales. Por consiguiente, la contabilidad de coberturas de estas operaciones se ha suspendido y las pérdidas se han reconocido en la Cuenta de resultados. Los cargos excepcionales relacionados con los derivados de ingresos y los derivados de combustible se han reconocido en la Cuenta de resultados en los epígrafes de Ingresos de pasaje y Gastos de combustible y derechos de emisión, respectivamente.

El crédito fiscal asociado fue de 273 millones de euros, con 11 millones de euros atribuibles al cargo sobre Ingresos de pasaje y 262 millones de euros atribuibles a Gastos de combustible y derechos de emisión.

2 Gastos de reestructuración

El cargo excepcional de 319 millones de euros (formado por 313 millones de euros en indemnizaciones por despido y 6 millones de euros de costes legales asociados) constituye el programa de reestructuración del conjunto del Grupo, que redimensiona su estructura para el futuro cercano. Aunque el programa de reestructuración afecta a todas las compañías operadoras del Grupo, el cargo excepcional a 31 de diciembre de 2020 se refiere únicamente a British Airways, Aer Lingus, Iberia y LEVEL, debido a la fase en que se encuentran las negociaciones con los empleados y sus representantes. El cargo excepcional se reconoció en los epígrafes de Gastos de empleados y Gastos de propiedad, TI y otros gastos.

El crédito fiscal asociado fue de 53 millones de euros.

3 Gastos de mantenimiento y otros costes de flota

El cargo excepcional de 108 millones de euros comprende un gasto por deterioro de existencias de 71 millones de euros y un cargo relacionado con provisiones por contratos de arrendamientos de 37 millones de euros. El gasto reconocido por depreciación de existencias representa esas existencias está relacionado con aquellas existencias consumibles que, a la vista de los deterioros de activos, ya no se prevé utilizar. El cargo relacionado con el reconocimiento de las provisiones por contratos de arrendamiento representa la estimación de los costes adicionales para cumplir con las condiciones de entrega asociadas con las aeronaves arrendadas que han sido retiradas permanentemente y han sido objeto de deterioro, como se detalla debajo. El cargo excepcional se ha reconocido en el epígrafe de Gastos de mantenimiento y otros costes de flota.

El crédito fiscal asociado fue de 14 millones de euros.

4 Provisión para acuerdo

El cargo excepcional de 22 millones de euros representa el importe de la sanción de la Oficina del Comisario de Información (*Information Commissioner's Office*, ICO) del Reino Unido en relación con el robo de datos de clientes en British Airways en 2018. El cargo excepcional se ha registrado en el epígrafe de Propiedad, TI y otros gastos en la Cuenta de resultados, con el correspondiente importe registrado en Provisiones

El reconocimiento de este cargo no tiene ningún efecto fiscal.

5 Deterioro de flota y activos asociados

El cargo excepcional total por deterioro de 856 millones de euros representa el deterioro de activos de flota de 837 millones de euros y el deterioro de otros activos de 19 millones de euros. El deterioro de flota se refiere a 82 aeronaves, con sus motores y existencias rotativas asociadas, que han sido retiradas y otras 2 aeronaves que se han depreciado hasta su valor recuperable a 31 de diciembre de 2020, incluidas 32 aeronaves Boeing 747, 23 aeronaves Airbus A320, 15 aeronaves Airbus A340, cuatro aeronaves Airbus A330-200, dos aeronaves Airbus A318, una aeronave Airbus A321, una aeronave Airbus A319, dos aeronaves Boeing 777-200 y cuatro aeronaves Embraer E170. Dentro del deterioro de flota, 676 millones de euros se registran en el Inmovilizado material en lo que respecta a las aeronaves en propiedad y 161 millones de euros se registran en Activos por derechos de uso en lo que respecta a las aeronaves arrendadas.

Dentro del deterioro de otros activos se incluye un importe de 15 millones de euros relacionado con los derechos de aterrizaje, clasificados como inmovilizado intangible, que ostentaba LEVEL para sus operaciones en París. Tras la decisión de suspender las operaciones de LEVEL en París, estos derechos de aterrizaje se han reconocido al importe más bajo entre su valor contable y su valor recuperable.

El cargo excepcional por deterioro se ha reconocido dentro del epígrafe Depreciación, amortización y deterioro en la Cuenta de resultados.

El crédito fiscal asociado fue de 123 millones de euros.

El cargo por deterioro ha surgido de la caída sustancial de la demanda en el transporte aéreo actual y prevista provocado por el brote del COVID-19, lo que ha llevado al Grupo a reevaluar la capacidad a medio y largo plazo, así como la utilización de la flota. Tras estos deterioros, todos los activos se mantienen a su importe recuperable.

6 Obligaciones de retribuciones a empleados

El gasto excepcional de 672 millones de euros reconocido en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 correspondía al coste de servicios pasados del acuerdo de liquidación del Airways Pension Scheme (APS) que se describe en la nota 30. Este importe surgió por el aumento de los pasivos por prestaciones definidas de APS según la NIC 19 tras el acuerdo de liquidación alcanzado entre los Administradores de APS y British Airways, que fue aprobado por el Alto Tribunal en noviembre de 2019. Este acuerdo fijó pensiones más altas en los supuestos sobre incremento de los pagos en ejercicios futuros, lo que se tradujo en un aumento no monetario de los pasivos por prestaciones definidas según la NIC 19. El cargo excepcional se registró en Gastos de personal.

La siguiente tabla ofrece una conciliación de la cuenta de resultados resumida alternativa después de partidas excepcionales a la cuenta de resultados resumida alternativa antes de partidas excepcionales por segmento operativo para los ejercicios a 31 de diciembre de 2020 y 2019:

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

Millones de euros	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Ingresos de pasaje	2.840	(54)	2.894	3.309	(59)	3.368	1.160	-	1.160	569	-	569	379	(3)	382
Ingresos de carga	890	-	890	998	-	998	240	-	240	-	-	-	88	-	88
Otros ingresos	217	-	217	251	-	251	859	-	859	5	-	5	-	-	-
Total ingresos	3.947	(54)	4.001	4.558	(59)	4.617	2.259	-	2.259	574	-	574	467	(3)	470
Gastos de personal	1.916	221	1.695	2.168	243	1.925	798	14	784	196	-	196	217	24	193
Gasto de combustible y derechos de emisión	1.996	837	1.159	2.317	984	1.333	716	344	372	314	154	160	286	144	142
Depreciación, amortización y deterioro	1.475	399	1.076	1.659	445	1.214	612	242	370	345	68	277	157	24	133
Otros gastos de las operaciones	2.440	42	2.398	2.792	47	2.745	1.544	52	1.492	594	30	564	370	7	363
Gastos totales de las operaciones	7.827	1.499	6.328	8.936	1.719	7.217	3.670	652	3.018	1.449	252	1.197	1.030	199	831
Pérdida de las operaciones	(3.880)	(1.553)	(2.327)	(4.378)	(1.778)	(2.600)	(1.411)	(652)	(759)	(875)	(252)	(623)	(563)	(202)	(361)
Margen operativo (%)	(98,3)%		(58,2)%				(62,5)%		(33,6)%	(152,3)%		(108,5)%	(120,4)%		(76,8)%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019

	British Airways (£)			British Airways (€)			Iberia			Vueling			Aer Lingus		
	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales	Estatutario	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales
Millones de euros															
Ingresos de pasaje	11.899	-	11.899	13.525	-	13.525	4.053	-	4.053	2.437	-	2.437	2.060	-	2.060
Ingresos de carga	711	-	711	808	-	808	291	-	291	-	-	-	54	-	54
Otros ingresos	680	-	680	773	-	773	1.301	-	1.301	18	-	18	11	-	11
Total ingresos	13.290	-	13.290	15.106	-	15.106	5.645	-	5.645	2.455	-	2.455	2.125	-	2.125
Gastos de personal	3.112	583	2.529	3.549	672	2.877	1.164	-	1.164	301	-	301	405	-	405
Gasto de combustible y derechos de emisión	3.237	-	3.237	3.679	-	3.679	1.202	-	1.202	548	-	548	460	-	460
Depreciación, amortización y deterioro	1.106	-	1.106	1.258	-	1.258	390	-	390	250	-	250	130	-	130
Otros gastos de las operaciones	4.497	-	4.497	5.110	-	5.110	2.392	-	2.392	1.116	-	1.116	854	-	854
Gastos totales de las operaciones	11.952	583	11.369	13.596	672	12.924	5.148	-	5.148	2.215	-	2.215	1.849	-	1.849
Beneficio de las operaciones	1.338	(583)	1.921	1.510	(672)	2.182	497	-	497	240	-	240	276	-	276
Margen operativo (%)	10,1 %		14,5 %	-		-	8,8 %		8,8 %	9,8 %		9,8 %	13,0 %		13,0 %

c Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales y beneficio por acción ajustado^(ICR)

Los beneficios están basados en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos, ajustados por los resultados atribuibles a los accionistas de la matriz y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo del impacto de la hipotética conversión de los bonos y los planes de pago en acciones pendientes. El efecto del supuesto de conversión de los bonos convertibles de IAG por valor de 500 millones de euros con vencimiento en 2022 y los planes de pago basados en acciones pendientes no fueron dilutivos en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 y, por consiguiente, no se ha incluido en el cálculo del beneficio diluido por acción.

Millones de euros	Nota	2020	2019 ¹
(Pérdidas)/beneficios después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz	b	(6.923)	1.715
Partidas excepcionales	b	(2.598)	(672)
(Pérdidas)/beneficios después de impuestos atribuibles a accionistas de la matriz antes de partidas excepcionales		(4.325)	2.387
Gastos financieros sobre bonos convertibles		-	26
(Pérdidas)/beneficios ajustados		(4.325)	2.413
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio básico por acción ²	10	3.528	3.056
Número medio ponderado de acciones utilizado para el beneficio diluido por acción	10	3.528	3.137
(Pérdida)/beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)		(122,6)	78,1
(Pérdida)/beneficio ajustado por acción (céntimos de €)		(122,6)	76,9

1 La información sobre el beneficio por acción se ha reformulado para el periodo comparativo presentado ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias para incorporar el efecto de la emisión de títulos (nota 27). El elemento de descuento incorporado a la emisión de títulos se ha contabilizado como emisión gratuita de 1.071.565 mil acciones en 2019.

2 En 2020, incluye 734.657 mil acciones como el impacto medio ponderado de las 2.979.443 mil acciones ordinarias emitidas a través de la emisión de títulos (nota 27).

d Costes de aerolínea por AKO excluido el combustible

El Grupo hace un seguimiento de los costes unitarios de aerolínea (por AKO, un indicador estándar de la capacidad de las aerolíneas) como forma de supervisar la eficiencia operativa del negocio estratégico de transporte aéreo. Dado que los gastos de combustible pueden variar en función de los precios de las materias primas, el Grupo hace un seguimiento individualizado de los gastos de combustible y los costes excluido el combustible. Dentro de los costes excluido el combustible se encuentran los gastos asociados con la generación de Otros ingresos, que generalmente no representan los costes derivados del transporte de pasajeros o carga, sino que representan los costes de handling y mantenimiento para otras aerolíneas, los productos no relacionados con vuelos de BA Holidays y los costes asociados con diversos flujos de ingresos no relacionados con vuelos. Los costes de aerolínea excluido el combustible por AKO se definen como los gastos de las operaciones totales antes de partidas excepcionales, menos gastos de combustible y derechos de emisión y menos los costes específicos no relacionados con vuelos, divididos entre los asientos-kilómetro ofertados (AKO) totales, y se presentan a tipos de cambio constantes.

Millones de euros	Nota	2020 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes ¹	2020 A tipos de cambio constantes	2019
Gastos totales de las operaciones	b	15.232	(122)	15.110	22.893
Menos: partidas excepcionales dentro de gastos de las operaciones	b	2.999	-	2.999	672
Menos: gastos de combustible y derechos de emisión antes de partidas excepcionales	b	2.041	(29)	2.012	6.021
Costes excluido el combustible		10.192	(93)	10.099	16.200
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos		851	1	852	1.654
Costes de aerolínea excluido el combustible		9.341	(94)	9.247	14.546
AKO		113.195		113.195	337.754
Costes unitarios de aerolínea por AKO excluido el combustible (céntimos de €)		8,25		8,17	4,31

3 En la nota h encontrará una definición del ajuste a tipos de cambio constantes.

e Flujo de caja libre apalancado^(ICR)

El flujo de caja libre apalancado representa el efectivo generado por los negocios subyacentes antes de la remuneración al accionista y se define como el incremento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes tomado del Estado de flujos de efectivo, ajustado por los movimientos en Depósitos remunerados a corto plazo, menos las entradas de efectivo resultantes de la emisión de títulos y añadiendo los pagos de efectivo asociados con los dividendos abonados y la adquisición de acciones propias. El Grupo considera que este indicador resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad subyacente de generación de efectivo del Grupo que está disponible para distribuir a los accionistas, para reducir el apalancamiento y/o aprovechar oportunidades de crecimiento externo.

Millones de euros	2020	2019
Aumento neto en efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.940	85
Menos: (Disminución)/aumento en depósitos remunerados a corto plazo	(2.366)	103
Menos: Fondos netos procedentes de la emisión de títulos	(2.674)	-
Más: Dividendos pagados	53	1.308
Flujo de caja libre apalancado	(3.047)	1.496

f Deuda neta/EBITDA^(ICR)

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza la ratio deuda neta/EBITDA para evaluar su nivel de deuda en comparación con los beneficios subyacentes generados por el Grupo con el fin de valorar la evolución del negocio subyacente del Grupo. Este indicador se utiliza para supervisar el apalancamiento del Grupo y evaluar el margen financiero.

La deuda neta se define como el endeudamiento a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo.

El EBITDA se define como el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro. El Grupo considera que este indicador adicional, que se utiliza internamente para evaluar la capacidad financiera del Grupo, resulta útil para que los usuarios de los estados financieros puedan entender cómo ha cambiado la capacidad financiera del Grupo durante el ejercicio. Indica la rentabilidad del Grupo y de los flujos de caja operativos centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	Nota	2020	2019
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	23	15.679	14.254
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	19	(5.774)	(4.062)
Menos: Depósitos remunerados a corto plazo	19	(143)	(2.621)
Deuda neta		9.762	7.571
(Pérdida)/beneficio de las operaciones	b	(7.426)	2.613
Más: Partidas excepcionales	b	3.061	672
Más: Depreciación, amortización y deterioro	b	2.099	2.111
EBITDA		(2.266)	5.396
Deuda neta/EBITDA		(4,3)	1,4

g Rentabilidad sobre el capital invertido^(ICR)

El Grupo supervisa la rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC), ya que da una idea de la eficiencia del capital del Grupo en relación al capital invertido, así como la capacidad para financiar el crecimiento y pagar dividendos. La RoIC se define como el EBITDA menos la depreciación de la flota ajustada por la inflación, la depreciación del otro inmovilizado material y la amortización del inmovilizado inmaterial de software, dividido entre el capital invertido medio, y se expresa como porcentaje.

El capital invertido se define como la media del inmovilizado inmaterial y el inmovilizado inmaterial de software durante un periodo de 12 meses, entre los valores netos contables de apertura y cierre. El elemento de flota del inmovilizado material se ajusta por la tasa de inflación sobre la edad media de la flota para aproximarlos al coste de sustitución de los activos asociados.

Millones de euros	Nota	2020	2019
EBITDA	f	(2.266)	5.396
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación		(1.921)	(2.040)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material		(258)	(259)
Menos: Amortización del inmovilizado inmaterial de software		(151)	(131)
		(4.596)	2.966
Capital invertido			
Valor contable medio de la flota ²	12	16.020	15.598
Menos: Pagos anticipados medios ³	12	(1.117)	(1.297)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado		14.903	14.301
<i>Ajuste por inflación¹</i>		<i>1,18</i>	<i>1,19</i>
		17.520	17.065
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material ⁴	12	2.329	2.448
Valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software ⁵	14	652	603
Capital invertido total		20.501	20.116
Rentabilidad sobre el capital invertido		(22,4)%	14,7%

1 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (31 de diciembre de 2019: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 31 de diciembre de 2020: 9,8 años (2020: 11,9 años).

2 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 16.675 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 y de 15.365 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

3 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.525 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 y de 710 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.493 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 y de 2.166 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

5 El valor neto contable medio del inmovilizado inmaterial de software se calcula partiendo de un importe de 666 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 y de 638 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

h Resultados en base a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Grupo analiza los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de las operaciones, a tipos de cambio constantes. El Grupo calcula estos indicadores financieros a tipos de cambio constantes realizando una nueva conversión de los resultados del ejercicio actual del Grupo a los tipos de cambio del ejercicio anterior. Aunque el Grupo no cree que estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Grupo sí cree que estos resultados excluyendo el efecto de las fluctuaciones interanuales de los tipos de cambio aportan información adicional útil a los inversores sobre los resultados de las operaciones del Grupo a tipos de cambio constantes. Por lo tanto, los indicadores financieros a tipos de cambio constantes que aparecen en el Análisis financiero del Grupo deberían considerarse junto con la información suministrada en los Estados financieros del Grupo.

La siguiente tabla representa los principales tipos de cambio medios y de cierre para los periodos contables. Cuando las cifras de 2020 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2019 que se indican a continuación:

Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Medio		Cierre	
	2020	2019	2020	2019
Euro a libra esterlina	1,13	1,13	1,10	1,18
Dólar estadounidense a euro	1,13	1,12	1,22	1,11
Dólar estadounidense a libra esterlina	1,27	1,27	1,35	1,31

INVERSIONES DEL GRUPO

Filiales

British Airways

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios Group (AGL) Limited* Astral Towers, Betts Way, London Road, Crawley, West Sussex, RH10 9XY	Marketing de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA and AA Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Call Centre India Private Limited (callBA) F-42, East of Kailash, Nueva Delhi, 110065	Centro de atención telefónica	India	100%
BA Cityflyer Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
BA European Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Excepted Group Life Scheme Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Seguros de vida	Inglaterra	100%
BA Healthcare Trust Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Salud	Inglaterra	100%
BA Holdco Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
BA Number One Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BA Number Two Limited IFC 5, St Helier, JE1 1ST	Inactiva	Jersey	100%
Bealine Plc Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
BritAir Holdings Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways (BA) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
British Airways 777 Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Associated Companies Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Avionic Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Capital Limited Queensway House, Hilgrove Street, St Helier, JE1 1ES	Financiación de aviones	Jersey	100%
British Airways Holdings B.V. Strawinskylaan 3105, Atrium, Ámsterdam, 1077ZX	Compañía holding	Países Bajos	100%
British Airways Holidays Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Paquetes turísticos	Inglaterra	100%
British Airways Interior Engineering Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Leasing Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Arrendamiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Maintenance Cardiff Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Mantenimiento de aviones	Inglaterra	100%
British Airways Pension Trustees (No 2) Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Compañía administradora	Inglaterra	100%
British Midland Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	100%
British Midland Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
Diamond Insurance Company Limited 1st Floor, Rose House, 51-59 Circular Road, Douglas, IM1 1RE	Inactiva	Isla de Man	100%
Flyline Tele Sales & Services GmbH Hermann Koehl-Strasse 3, 28199, Bremen	Centro de atención telefónica	Alemania	100%
Gatwick Ground Services Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Servicios en tierra	Inglaterra	100%
Overseas Air Travel Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Transporte	Inglaterra	100%
Speedbird Insurance Company Limited* Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
British Mediterranean Airways Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Antigua aerolínea	Inglaterra	99%

Iberia

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Compañía Explotación Aviones Cargueros Cargosur, S.A. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Transporte de carga	España	100%
Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.* Calle Alcañiz 23, Madrid, 28006	Operaciones de aerolíneas	España	100%
Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Operaciones de aerolíneas y mantenimiento	España	100% ¹
Iberia México, S.A.* Ejército Nacional 439, Ciudad de México, 11510	Servicios de almacenamiento y custodia	México	100%
Iberia Operadora UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%
Iberia Tecnología, S.A.* Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Mantenimiento de aviones	España	100%
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Logística en aeropuertos y terminal de manejo de carga	España	75%
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.* Centro de Carga Aérea, Parcela 2 P5, Nave 6, Madrid, 28042	Transporte de carga	España	75%
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.* Avenida de les Garrigues 38-44, Edificio B, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08220	Desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	España	75%

Aer Lingus

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Aer Lingus (Ireland) Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Prestación de servicios de recursos humanos a las compañías del Grupo	República de Irlanda	100%
Aer Lingus 2009 DCS Trustee Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Inactiva	República de Irlanda	100%
Aer Lingus Beachey Limited Penthouse Suite, Analyst House, Peel Road, IM1 4LZ	Inactiva	Isla de Man	100%
Aer Lingus Group DAC* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Compañía holding	República de Irlanda	100% ²
Aer Lingus Limited* Aeropuerto de Dublín, Dublín	Operaciones de aerolíneas	República de Irlanda	100%
Aer Lingus (UK) Limited Aer Lingus Base, Aeropuerto Belfast City, Sydenham Bypass, Belfast, Co. Antrim, BT3 9JH	Inactiva	Irlanda del Norte	100%
ALG Trustee Limited 33-37 Athol Street, Douglas, IM1 1LB	Administradora	Isla de Man	100%
Dirnan Insurance Company Limited Canon's Court, 22 Victoria Street, Hamilton, HM 12	Seguros	Bermudas	100%
Santain Developments Limited Aeropuerto de Dublín, Dublín	Inactiva	República de Irlanda	100%

IAG Loyalty

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Avios South Africa Proprietary Limited Block C, 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Gauteng, 1619	Inactiva	Sudáfrica	100%
IAG Loyalty Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Inactiva	Inglaterra	100%

IAG Cargo

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Routestack Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 0GB	Soluciones para el transporte de carga	Inglaterra	100%
Zenda Group Limited Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, Middlesex, TW6 2JS	Soluciones para el transporte de carga	Inglaterra	100%

Vueling

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Yellow Handling, S.L.U Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Servicios de handling	España	100%
Vueling Airlines, S.A.* Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Operaciones de aerolíneas	España	99,5%

LEVEL

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
FLYLEVEL UK Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100%
OpenSkies SASU 3 Rue le Corbusier, Rungis, 94150	Operaciones de aerolíneas	Francia	100%

International Consolidated Airlines Group, S.A.

Nombre y domicilio	Actividad principal	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
AERL Holding Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Compañía holding	Inglaterra	100%
British Airways Plc* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Operaciones de aerolíneas	Inglaterra	100% ³
FLY LEVEL, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	Operaciones de aerolíneas	España	100%
IAG Cargo Limited* Carrus Cargo Centre, PO Box 99, Sealand Road, Aeropuerto de Londres Heathrow, Hounslow, TW6 2JS	Gestión de carga aérea	Inglaterra	100%
IAG Connect Limited Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Plataforma de comercio electrónico a bordo	República de Irlanda	100%
IAG GBS Limited* Waterside, PO Box 365, Harmondsworth, UB7 OGB	Servicios de TI, financieros y compras	Inglaterra	100%
IAG GBS Poland sp z.o.o.* Ul. Opolska 114, Cracovia, 31-323	Servicios de TI, financieros y compras	Polonia	100%
IB Opco Holding, S.L. Calle Martínez Villergas 49, Madrid, 28027	Compañía holding	España	100% ¹
Veloz Holdco, S.L. Plaça Pla de l'Estany 5, Parque de Negocios Mas Blau II, El Prat de Llobregat, Barcelona, 08820	Compañía holding	España	100%

* Principales filiales

- 1 El Grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia.
- 2 El Grupo posee el 49,75% del número total de derechos de voto y la mayoría de los derechos económicos de Aer Lingus Group DAC. El resto de derechos de voto, que representan el 50,25%, corresponden al *trust* establecido para implementar la estructura de nacionalidad de Aer Lingus.
- 3 El Grupo posee el 49,9% del número total de derechos de voto y el 99,65% del capital social nominal total de British Airways Plc, con casi el 100% de los derechos económicos de dicha sociedad. El resto del capital nominal y de derechos de voto, que representan un 0,35% y un 50,1% respectivamente, están en manos del *trust* establecido para implementar la estructura de nacionalidad de British Airways.

Empresas asociadas

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves, Ibeca, S.A. Avenida de Vantroi y Final, Aeropuerto Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. Carretera de Wajay km 15, Aeropuerto Jose Martí, Ciudad de la Habana	Cuba	50%
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Avenida de Manteras 46, 2ª planta, Madrid, 28050	España	49%
Dunwoody Airline Services Limited Building 70, Argosy Road, Aeropuerto East Midlands, Castle Donnington, Derby, DE74 2SA	Inglaterra	40%
Serpista, S.A. Calle Cardenal Marcelo Spínola 10, Madrid, 28016	España	39%
Air Miles España, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Inloyalty by Travel Club, S.L.U. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
Viajes Ame, S.A. Avenida de Bruselas 20, Alcobendas, Madrid, 28108	España	26,7%
DeepAir Solutions Limited Ground Floor North, 86 Brook Street, Londres, W1K 5AY	Inglaterra	24,75%

Negocios conjuntos

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. Calle de O'Donnell 12, Madrid, 28009	España	50,5%

Otras inversiones en patrimonio

Las otras inversiones en patrimonio principales son las siguientes:

Nombre y domicilio	País de constitución	Porcentaje de participación en el capital	Divisa	Fondos propios (millones)	Beneficios/ (pérdidas) antes de impuestos (millones)
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. Camino de la Muñoza s/n, El Caserío, Iberia Zona Industrial 2, Madrid, 28042	España	19,9%	Euro	(71)	(10)
The Airline Group Limited 5th Floor, Brettenham House South, Lancaster Place, Londres, WC2N 7EN	Inglaterra	16,68%	Libra esterlina	287	25
Importwise Limited International House, 12 Constance Street, Londres, E16 2DQ	Inglaterra	14,8%	Libra esterlina	-	-
Comair Limited 1 Marignane Drive, Bonaero Park, Johannesburgo, 1619	Sudáfrica	11,49%	Rand sudafricano	760	(2.091)
Travel Quinto Centenario, S.A. Calle Alemanes 3, Sevilla, 41004	España	10%	Euro	n/a	n/a
I6 Group Limited Aeropuerto Farnborough, Ively Road, Farnborough, Hampshire, GU14 6XA	Inglaterra	7,42%	Libra esterlina	6	(1)
Monese Limited 1 King Street, Londres, EC2V 8AU	Inglaterra	6,45%	Libra esterlina	(16)	(29)

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 25 de febrero de 2021, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto y que el informe de gestión intermedio incluye un análisis fiel de la información exigida.

25 de febrero de 2021

Javier Ferrán Larraz
Presidente

Luis Gallego Martín
Consejero Delegado

Giles Agutter

Peggy Bruzelius

Eva Castillo Sanz

Margaret Ewing

Heather Ann McSharry

Robin Phillips

Emilio Saracho Rodríguez de Torres

Lucy Nicola Shaw

Alberto Terol Esteban

FLOTA

	En propiedad	Derecho de uso	Total a 31 de diciembre de 2020	Total a 31 de diciembre de 2019	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2019	Entregas futuras	Opciones
Airbus A318	-	-	-	1	(1)	-	-
Airbus A319	13	36	49	57	(8)	-	-
Airbus A320	60	172	232	254	(22)	26	76
Airbus A321	19	53	72	66	6	38	14
Airbus A330-200	2	17	19	24	(5)	-	-
Airbus A330-300	4	14	18	16	2	1	-
Airbus A340-600	-	-	-	15	(15)	-	-
Airbus A350	10	7	17	9	8	26	52
Airbus A380	2	10	12	12	-	-	-
Boeing 747-400	-	-	-	32	(32)	-	-
Boeing 777-200	36	7	43	46	(3)	-	-
Boeing 777-300	2	14	16	12	4	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	-	12	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	17	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	2	-	2	-	2	10	-
Embraer E170	1	-	1	6	(5)	-	-
Embraer E190	9	13	22	18	4	2	-
Total del Grupo	161	372	533	598	(65)	121	166

Durante 2020, el Grupo registró un deterioro de 84 aeronaves, de los cuales 63 aún estaban a nombre del Grupo al 31 de diciembre de 2020. El Grupo también tiene otras 9 aeronaves fuera de servicio, pendientes de venta.