

# Resultados de IAG correspondientes al primer semestre de 2024

**Sólido desempeño en el primer semestre a medida que avanzamos en la ejecución de nuestra estrategia. Anuncio de dividendo a cuenta de 3 céntimos de euro por acción.**

## Aspectos destacados

- Sólidos resultados en el primer semestre de 2024: beneficio de explotación de 1.309 millones de euros, 49 millones más que en el primer semestre de 2023.
  - Beneficio de explotación del segundo trimestre de 1.241 millones de euros, en gran medida en línea con el récord del segundo trimestre de 2023 (1.251 millones de euros).
- El mantenimiento de una sólida demanda de viajes en nuestros mercados ha respaldado un crecimiento positivo de los ingresos unitarios.
- El programa de transformación está apoyando la generación de márgenes y beneficios sólidos a medio plazo.
  - Crecimiento centrado en nuestros mercados principales.
  - British Airways avanza a buen ritmo en sus iniciativas operativas y de atención al cliente.
  - Continúan los buenos resultados operativos y financieros en España.
  - Mayor crecimiento del negocio poco intensivo en capital de IAG Loyalty, que ahora incluye BA Holidays.
- Aumento significativo del flujo de caja libre en el primer semestre hasta los 3.200 millones de euros.
- Sólida posición de balance: apalancamiento de 1,1 veces, tenemos la calificación de grado de inversión según S&P y Moody's, y hemos refinanciado nuestra Línea de Crédito Renovable.
- Desistimiento de la operación de adquisición de Air Europa para proteger los intereses de nuestros accionistas.
- Como consecuencia de la confianza en nuestra estrategia y en el modelo de negocio, el Consejo de Administración ha aprobado un dividendo a cuenta de 3 céntimos de euro por acción.
- Seguimos comprometidos con una asignación disciplinada del capital y la distribución del exceso de efectivo a los accionistas.

## Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, señaló:

"La demanda de viajes sigue siendo fuerte en los atractivos mercados principales en los que operamos: Atlántico Norte, Latinoamérica e intraeuropeo. Hemos obtenido buenos resultados en el primer semestre de 2024, con un beneficio de explotación de 49 millones de euros superior al del mismo periodo del año anterior.

"Nos complace anunciar la vuelta al pago de dividendos, lo que refleja nuestra confianza en el negocio, nuestra transformación y nuestros resultados. Estamos cumpliendo nuestra estrategia y nuestro compromiso de rentabilidad sostenible para el accionista.

"Queremos agradecer a nuestro personal de todo el Grupo su contribución a estos resultados positivos."

## Resumen financiero:

Resultados publicados (millones de euros)	Semestre finalizado el 30 de junio		Trimestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023	2024	2023
Total ingresos	<b>14.724</b>	13.583	<b>8.295</b>	7.694
Beneficio de explotación	<b>1.309</b>	1.260	<b>1.241</b>	1.251
Beneficio después de impuestos	<b>905</b>	921	<b>909</b>	1.008
Beneficio básico por acción (céntimos de €)	<b>18,4</b>	18,6		
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados <sup>1</sup>	<b>9.698</b>	6.837		
Deudas financieras <sup>1</sup>	<b>16.115</b>	16.082		
<b>Medidas alternativas de rendimiento (millones de euros)</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Total ingresos antes de partidas excepcionales	<b>14.724</b>	13.583	<b>8.295</b>	7.694
Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales	<b>1.309</b>	1.260	<b>1.241</b>	1.251
Margen de explotación antes de partidas excepcionales	<b>8,9%</b>	9,3%	<b>15,0%</b>	16,3%
Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales <sup>2</sup>	<b>815</b>	921	<b>908</b>	1.008
Beneficio ajustado por acción (céntimos de €)	<b>15,6</b>	17,6		
Deuda neta <sup>1</sup>	<b>6.417</b>	9.245		
Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces) <sup>1</sup>	<b>1,1</b>	1,7		
Liquidez total <sup>1, 3</sup>	<b>13.168</b>	11.624		

Para conocer las definiciones de las Medidas alternativas de rendimiento véase el Informe y cuentas anuales de IAG de 2023.

<sup>1</sup> Las cifras comparativas son a 31 de diciembre de 2023.

<sup>2</sup> Las partidas excepcionales en 2024 (2023: ninguna) están relacionadas con el desistimiento de la operación de adquisición de Air Europa y con impuestos, como se explica en el Análisis financiero y en la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

<sup>3</sup> La liquidez total comprende el Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados, además de líneas de financiación generales y específicas para aeronaves comprometidas y no dispuestas.

## Aspectos financieros destacados correspondientes al primer semestre de 2024

- El crecimiento de la capacidad (AKO) fue del 7,5% en el primer semestre a medida que invertimos en nuestros mercados.
- Los ingresos unitarios de pasaje aumentaron un 2,9% en el semestre, lo que refleja la fuerte demanda de viajes y el atractivo de nuestras marcas.
  - Buen comportamiento de nuestros principales mercados: Atlántico Norte, Latinoamérica e intraeuropeo.
  - Observamos cierto relajamiento en los precios de los vuelos de largo radio desde Dublín, así como en los mercados asiáticos, ambos pequeños en relación con la capacidad total de IAG.
- Los costes unitarios excluido el combustible aumentaron un 1,8%, reflejando los aumentos salariales de 2023 y las inversiones en el negocio, compensados por la reducción de los costes relacionados con las interrupciones operativas.
- El gasto de combustible aumentó un 7,4%, hasta los 3.814 millones de euros, debido a una pequeña reducción interanual del precio medio de las coberturas y al aumento de la capacidad, así como al impacto del incremento de los costes del régimen de comercio de derechos de emisión (derechos de ETS).
- El beneficio de explotación fue de 1.309 millones de euros (2023: 1.260 millones de euros), un margen del 8,9%. La Semana Santa se adelantó en 2024 con respecto a 2023, lo que benefició al primer trimestre de 2024 y repercutió negativamente en el segundo trimestre de 2024 con respecto a 2023.
- La deuda neta fue de aproximadamente 6.400 millones de euros (31 de diciembre de 2023: aproximadamente 9.200 millones de euros), beneficiada por las entradas estacionales de capital circulante.

## Perspectivas para 2024

- Fuerte demanda de viajes, sobre todo en nuestros principales mercados del Atlántico Norte, Latinoamérica e intraeuropeo.
- Nuestra previsión de crecimiento de la capacidad (AKO) para el año completo se mantiene en el 7%; en el tercer trimestre de 2024, el crecimiento será aproximadamente de un 7%.
- Nuestro coste unitario excluido el combustible también se mantiene en línea con nuestra previsión anterior: aumentará ligeramente en general en 2024.
- Esperamos generar un significativo flujo de caja libre y mantener un balance sólido.

## Implementando nuestra estrategia

Nuestros sólidos resultados en el primer semestre de 2024 y el anuncio de la reanudación de la remuneración sostenible para nuestros accionistas son prueba del éxito de nuestra estrategia.

IAG cuenta con un modelo de negocio y una estrategia centrados en maximizar la rentabilidad total para el accionista a través de un marco disciplinado de asignación de capital. Desde la creación de IAG, esto nos ha permitido establecer un historial probado de resultados financieros líderes en el mercado.

Nuestra estrategia está orientada a alcanzar nuestros objetivos a medio plazo de márgenes de explotación del 12% al 15%; rentabilidad sobre el capital invertido del 13% al 16%; y crecimiento de la capacidad de 2024 a 2026 del 4% al 5% anual.

Sobre la base de nuestros tres pilares estratégicos, tenemos tres prioridades principales para alcanzar nuestros objetivos de margen a medio plazo. Son las siguientes:

- 1 Transformación de British Airways para aumentar la satisfacción del cliente, los beneficios y los márgenes.
- 2 Aprovechamiento de nuestras plataformas españolas, con el objetivo de obtener más de 1.500 millones de euros de beneficios de nuestros negocios en España
- 3 Crecimiento de IAG Loyalty por su mayor crecimiento, altos márgenes y generación sostenible de efectivo.

Todas estas prioridades se sustentan en un programa de transformación de todo el Grupo para que todos nuestros negocios alcancen su máximo potencial a largo plazo, y con una sólida base de disciplina de capital y un balance sólido.

## Fortalecer nuestro core

Creemos que la aviación es una fuerza positiva, por razones tanto sociales como económicas, lo que se refleja en la fuerte demanda de viajes. Se trata de una tendencia positiva que se ha mantenido a lo largo de los últimos cincuenta años.

## Aumentando nuestras posiciones de liderazgo mundial

IAG es el grupo aéreo europeo líder en el Atlántico Norte y Sur, con una amplia conectividad intraeuropea y con el resto del mundo.

### 1 *Invertir en el Atlántico Norte: el mayor mercado aéreo desde Europa*

El Atlántico Norte es el mayor mercado de largo radio desde Europa y representa unos 38.000 millones de euros anuales de ingresos. Actualmente es un mercado más consolidado entre las alianzas de aerolíneas y nuestro negocio conjunto del Atlántico (*Atlantic Joint Business, AJB*) representa una cuota de en torno al 58% del mercado entre Londres y EE. UU.

Aer Lingus continúa maximizando sus oportunidades en los puntos de venta de EE. UU., especialmente a ciudades secundarias, como el regreso a Mineápolis este año, además de añadir Denver. British Airways ha desplegado un 3% adicional de capacidad en el Atlántico Norte durante el primer semestre. Esto incluye nuevas inversiones en frecuencias y capacidad este año a San Diego, Chicago y Nashville. A finales de este año, Iberia podrá ampliar y profundizar su red a EE. UU. con la entrega de su primer avión Airbus A321 XLR, que permitirá vuelos más eficientes en costes. Por último, LEVEL está construyendo un mercado centrado en el largo radio y bajo coste desde Barcelona, que es principalmente un mercado de punto a punto. Esto significa aumentar su capacidad a Miami, Los Ángeles y Boston.

### 2 *Invertir en el mercado de Latinoamérica en crecimiento estructural*

El mercado de Latinoamérica es un motor clave para apoyar nuestro objetivo de generar 1.500 millones de euros de beneficio de explotación desde España, a través de Iberia y LEVEL. El mercado es el de mayor crecimiento desde España, con un aumento del 54% en los ingresos desde 2019. Esto se debe al aumento de la inversión en España desde Latinoamérica, con el resultado de más clientes *premium* para Iberia, así como el aumento de la cantidad de tráfico punto a punto hacia y desde Madrid.

Iberia está aumentando su cuota en mercados clave y primarios de los países de habla hispana, como las frecuencias tres veces al día a Ciudad de México y Buenos Aires, y ha podido hacerlo de forma estructuralmente más eficiente con la introducción de aviones Airbus A350. LEVEL está añadiendo capacidad a Santiago de Chile y Buenos Aires, beneficiándose en parte del ventajoso tipo de cambio para los turistas españoles.

### *3 Fuerte demanda de viajes en el mercado europeo de corto radio*

El mercado europeo de vuelos de corto radio es un mercado resiliente que ha crecido sustancialmente durante años. IAG participa en el mercado a través de sus aerolíneas de red, principalmente ofreciendo conexiones de largo radio, así como servicios punto a punto a través de BA Cityflyer, BA Euroflyer, Iberia Express y Vueling. IAG tiene la mayor cuota en el mercado doméstico español, el mayor mercado doméstico de Europa, y está aumentando su cuota en los mercados turísticos hacia España, como el procedente del Reino Unido.

En la primera mitad del año, Aer Lingus y British Airways han añadido destinos de ocio punto a punto para impulsar un crecimiento eficiente de la capacidad. Iberia ha añadido capacidad a ciudades europeas clave como Milán, París y Roma, contribuyendo también a aumentar el tráfico de conexión a su red de largo radio. Vueling ha obtenido unos buenos resultados al reforzar su posición en sus principales ciudades y, en particular, en Barcelona.

#### **Reforzando nuestra cartera de marcas y operaciones de primera categoría a escala mundial**

Nuestro rendimiento en todas las áreas de la estrategia está respaldado por nuestro programa de transformación en todo el Grupo. En particular, contribuirá a nuestro objetivo de ofrecer unos niveles más altos de servicio al cliente y de operaciones que ayuden a impulsar un crecimiento sostenible de los beneficios.

#### *Compromiso con nuestras personas*

Nuestro personal es fundamental para llevar a cabo nuestra transformación.

En lo que va de año, hemos contratado a unos 7.000 nuevos empleados, atraídos por nuestras sólidas marcas en cada uno de nuestros mercados. Esta inversión en nuestras personas, que están contribuyendo a introducir mejoras como la resiliencia operativa de British Airways, significa que la plantilla de IAG (después de su reducción natural) ha aumentado alrededor de un 6%, situándose en una media de 73.000 empleados.

En consonancia con nuestros objetivos de creación de valor a medio plazo, nos comprometemos continuamente con nuestros trabajadores para garantizar acuerdos plurianuales que equilibren los intereses de ambas partes. Nos complace que la mayoría de nuestros equipos hayan llegado a acuerdos, incluido el reciente acuerdo con los pilotos de Aer Lingus.

#### *Invirtiendo en nuestra flota*

La inversión en nuevos aviones es clave para llevar a cabo nuestros planes de crecimiento de forma eficiente y sostenible, así como para mejorar nuestra propuesta al cliente.

En el primer semestre de 2024, hemos recibido nueve aviones nuevos, seis de fuselaje estrecho de Airbus y tres de fuselaje ancho de Boeing y Airbus. Estas aeronaves se entregaron a Aer Lingus, British Airways e Iberia.

Vueling también recibió cinco aviones Airbus A320neo en arrendamiento directo en la primera mitad del año para cubrir los que se encontraban en mantenimiento por el problema de los motores Pratt & Whitney "GTF".

Esperamos que las entregas de aeronaves se ajusten en general a lo previsto con la entrega de 20 nuevos aviones en 2024 y 27 aviones en 2025, con un Boeing 787 que pasará de 2024 a 2025. En la misma línea que el resto del sector, sigue existiendo algo de riesgo de retrasos, tanto de Boeing como de Airbus.

Esperamos nuestras primeras entregas de A321XLR más adelante este año. En general, estas aeronaves se utilizarán para apoyar frecuencias adicionales o rutas a ciudades secundarias. Iberia recibirá la primera aeronave y la empleará para reforzar sus rutas transatlánticas, inicialmente a Washington y Boston.

#### *Operaciones más eficientes*

Un rendimiento operativo eficiente y resiliente es vital tanto para la satisfacción del cliente, ya que es el principal factor en las puntuaciones NPS de los clientes, como para impulsar la eficiencia.

Iberia y Vueling han seguido obteniendo buenos resultados en lo que va de año y son dos de las compañías aéreas más puntuales del mundo.

British Airways ha realizado importantes inversiones para mejorar su rendimiento operativo desde el año pasado, incluido el lanzamiento de un nuevo Modelo Operativo de Heathrow en abril de este año, que implica mejores estructuras de los equipos, una mayor supervisión de la gestión, y la inversión en una serie de herramientas tecnológicas y de software para ayudar en la toma de decisiones. En el primer semestre del año, British Airways ha logrado un resultado de puntualidad (*On Time Performance*, OTP) del 75,5%, un aumento de 15 puntos porcentuales frente al primer semestre de 2023, lo que se ha traducido en una reducción de los costes por interrupciones y una mejora de las puntuaciones NPS de los clientes.

Aún hay margen para mejorar nuestro propio rendimiento, aunque reconocemos que el entorno operativo externo sigue siendo complejo. Seguimos observando altos niveles de restricción del flujo de tráfico aéreo debido a los problemas de personal del control de tráfico aéreo, a pesar de que las tasas del control de tráfico aéreo en Europa han alcanzado niveles récord. Los problemas de la cadena de suministro también están afectando a la disponibilidad técnica de las aeronaves.

#### *Invirtiendo en nuestros clientes*

Estamos invirtiendo para ofrecer una mejor experiencia al cliente en todas nuestras aerolíneas, con una serie de iniciativas puestas en marcha en el primer semestre del año. Estas iniciativas están mejorando las puntuaciones NPS de los clientes.

Como reflejo de su importante base de clientes en EE. UU., Aer Lingus ha implementado el control previo en sus aeropuertos estadounidenses, con un 62% de clientes aptos para el servicio, así como salas VIP renovadas en San Francisco, Chicago y Boston.

British Airways sigue avanzando en el despliegue de su Club Suite, que ya alcanza el 69% de la flota de largo radio de Londres Heathrow, y también está iniciando una renovación de sus salas VIP en todo el mundo. Se está realizando una importante inversión en la actualización de su sitio web y su app para clientes.

Iberia tiene previstas varias mejoras en el segundo semestre, como continuar con la incorporación de mayores compartimentos superiores para equipaje en sus Airbus A320 y la mejora de la accesibilidad de los clientes.

Vueling está utilizando herramientas digitales a lo largo de todo el recorrido de viaje del cliente para aumentar sus oportunidades de ingresos complementarios, apoyar la mejora del servicio al cliente y mejorar las operaciones.

#### *Transformación al servicio de la innovación y la eficiencia*

En todas nuestras aerolíneas, estamos llevando a cabo iniciativas de transformación que impulsarán la eficiencia. Entre ellas se encuentran mejoras en nuestra infraestructura digital, así como en las operaciones de vuelo y las estructuras organizativas.

Aer Lingus ha lanzado *Connected Crew*, que ofrece a la tripulación de cabina la posibilidad de resolver problemas operativos y de los clientes en tiempo real.

En el marco de sus iniciativas operativas, British Airways ha implementado su herramienta *Pathfinder* para optimizar la asignación de aviones en respuesta a las interrupciones de la red. British Airways también está llevando a cabo una importante actualización de sus sistemas informáticos comerciales, que le reportará ventajas tanto de ingresos como de costes.

Iberia continuó desarrollando herramientas de Operaciones Conectadas, trabajando para unir al personal de rampa, tierra y cabina. La Factoría Digital de Iberia sigue produciendo herramientas ultrarrápidas y de bajo coste que pueden integrarse en todas las áreas del negocio.

Vueling está utilizando herramientas digitales para mejorar la toma de decisiones en su Centro de Control Operativo, así como en sus procesos de planificación del mantenimiento.

#### **Impulsando el crecimiento de los beneficios mediante negocios poco intensivos en capital**

Nuestro segundo imperativo estratégico es generar un crecimiento de los beneficios que sean poco intensivos en capital. El elemento más importante es IAG Loyalty, que tiene márgenes y rendimientos superiores a los de nuestras aerolíneas, así como atractivas características de generación de efectivo.

El negocio sigue creciendo con fuerza, centrándose en animar a sus clientes a “acumular y canjear” más Avios. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, se emitieron más de un 23% más de Avios que el año anterior y tenemos un 13% más de clientes activos que en el mismo momento del año anterior. Nuestras asociaciones con compañías no aéreas son un factor clave en los resultados financieros y el gasto a través de tarjetas de crédito que otorgan Avios en Reino Unido está creciendo a un ritmo cuatro veces superior al del mercado de tarjetas de crédito general de Reino Unido.

En abril, IAG Loyalty adquirió BA Holidays a British Airways. Se espera que, con el tiempo, esta operación añada un valor significativo al negocio de IAG Loyalty y aumente la rentabilidad de la propuesta de vacaciones de nuestro Grupo.

#### **Un negocio fuerte y sostenible**

##### **Ser líder del sector en la transición a Net Zero**

Nos transformamos para el futuro invirtiendo en sostenibilidad. Fuimos la primera aerolínea en comprometerse a utilizar un 10% de combustible de aviación sostenible (combustible SAF, por sus siglas en inglés) para 2030 y a lograr cero emisiones netas para 2050.

Uno de los principales componentes de nuestros planes, junto con la compra de aviones más eficientes, es garantizar un suministro suficiente de combustible SAF para poder cumplir nuestros objetivos. Durante 2024, esto ha incluido asegurar nuestro mayor acuerdo de compra hasta la fecha con Twelve, así como acuerdos más recientes con Repsol, EcoCeres y ST1. El acuerdo con Repsol es la mayor compra de combustible SAF en España hasta la fecha.

Nos estamos asegurando volúmenes futuros de combustible SAF en condiciones comerciales competitivas y con una escala significativa, incluida la inversión directa. Debido a los diversos niveles de apoyo financiero desde fuera del sector, creemos que la escala y el compromiso de IAG se traducirán en una ventaja frente a aerolíneas más pequeñas y menos diversificadas geográficamente en el futuro.

##### **Aplicando una asignación del capital y una gestión del balance disciplinadas**

IAG cuenta con un marco disciplinado de asignación de capital que respalda la inversión en el negocio y ofrece a los accionistas una rentabilidad sostenible a largo plazo.

##### *Mantener un balance sólido*

Nuestra prioridad es mantener un balance sólido, para garantizar la resiliencia en épocas con un entorno macroeconómico menos favorable y sentar unas bases sólidas para el crecimiento. Nuestro objetivo es mantener una deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales por debajo de 1,8 veces a lo largo del ciclo, como aproximación a la calificación crediticia de grado de inversión. Normalmente mantendríamos un margen adicional a este objetivo para gestionar cualquier volatilidad excepcional en el negocio.

Hemos mejorado significativamente nuestro apalancamiento en los dos últimos años, a medida que el negocio ha recuperado toda su fortaleza y ha generado un significativo flujo de caja libre. A 30 de junio de 2024, nos encontramos en 1,1 veces, aunque incluye el beneficio de las entradas estacionales de capital circulante, la mayor parte de las cuales esperamos que se reduzcan en la segunda mitad del año.

La solidez financiera de IAG se refleja en la calificación de Grado de inversión que nos otorgan nuestras agencias de calificación: Moody's nos ha situado en Baa3, mientras que S&P nos ha mejorado recientemente la calificación a una perspectiva positiva. Disponemos de una liquidez significativa, de aproximadamente 13.200 millones de euros, y hemos refinanciado y ampliado nuestra Línea de Crédito Renovable a una línea de 3.000 millones de dólares estadounidenses, lo que refleja la fuerte demanda. También cancelamos nuestra línea de crédito más cara con el UKEF de 2.000 millones de libras esterlinas.

Además, en nuestra planificación de efectivo y expectativas de apalancamiento se incluye un pasivo contingente relativo a una posible reclamación de la Agencia tributaria de Reino Unido (HMRC, por sus siglas en inglés) sobre la contabilidad del IVA adecuada aplicada por IAG Loyalty, como se indica en el Análisis financiero y la nota 6. Esperamos conocer más sobre este asunto más adelante este año.

### *Invirtiendo en el negocio*

Como se ha señalado anteriormente, estamos dando prioridad a la inversión en el negocio para ofrecer beneficios sostenibles financieros, operativos y para los clientes, y para alcanzar nuestros objetivos de margen y rentabilidad. Esto, junto con nuestro programa de transformación en curso para mejorar la experiencia del cliente, la innovación y la sostenibilidad, está empezando a producir mejoras en la puntualidad y las puntuaciones NPS de los clientes.

En lo que va de año, hemos destinado aproximadamente 1.400 millones de euros a inversión en inmovilizado, y esperamos gastar alrededor de 3.300 millones de euros en compras de flota y relacionadas con la flota, TI y otro inmovilizado material. Esto excluye el gasto en derechos de ETS, que ahora se reportan por separado.

Sobre esta misma base, en 2025 y 2026 esperamos gastar una media de alrededor de 4.000 millones de euros al año, de los que aproximadamente dos terceras partes se destinarán a nuevos aviones eficientes. El calendario de inversión en flota depende en cierta medida de nuestros proveedores y es posible que se produzcan algunos retrasos.

### *Comprometidos con la rentabilidad sostenible para el accionista*

Con un sólido balance ya asegurado y nuestro programa de inversiones bien establecido, ahora estamos en condiciones de reanudar las distribuciones a nuestros accionistas. Por consiguiente, el Consejo ha anunciado un dividendo a cuenta del semestre de 3 céntimos de euro por acción. Es más probable que en el futuro volvamos a anunciar un dividendo a cuenta en los resultados del tercer trimestre, tal y como hacíamos antes de la pandemia por COVID-19.

Dada la naturaleza fuertemente generadora de efectivo de nuestro negocio, nuestra intención es pagar un dividendo sostenible en el tiempo y de forma regular y de distribuir anualmente a los accionistas cualquier excedente de capital generado. Esto es coherente con nuestras prioridades comunicadas de asignación de capital: mantener un balance sólido, considerar oportunidades de crecimiento inorgánico y devolver el excedente de efectivo a los accionistas.

## **Resumen**

- Seguimos confiando en las perspectivas a largo plazo del negocio, con un fuerte rendimiento en el primer semestre de 2024.
- La demanda sigue siendo fuerte, mientras que la oferta es limitada a medio plazo.
- Nuestro programa de transformación va por buen camino y garantiza beneficios financieros, operativos y para los clientes.
- Estamos centrados en nuestra estrategia para ofrecer márgenes y rentabilidades de primera categoría a escala mundial.
- La confianza en la estrategia y el modelo de negocio se refleja en la vuelta al pago de dividendos.
- Seguimos comprometidos con una asignación disciplinada del capital y con la distribución del excedente de efectivo a los accionistas.

LEI: 959800TZHRUSHIESL13

## **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 de carácter prospectivo usan con frecuencia términos tales como “espera”, “cree”, “puede”, “hará”, “podría”, “debería”, “continúa”, “pretende”, “proyecta”, “tiene como objetivo”, “predice”, “estima”, “contempla” o “anticipa”, u otras palabras de significado similar, o sus negativas. Incluyen, entre otras, todas las proyecciones relacionadas con los resultados de explotación 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 esperadas, adquisiciones y desinversiones en relación con el Grupo y análisis de los planes de negocio del Grupo, y sus supuestos, expectativas, objetivos y resiliencia con respecto a los escenarios climáticos. Todas las declaraciones de carácter prospectivo 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 acontecimientos económicos y geopolíticos, de mercado, normativos, climáticos, de la cadena de suministro u otros acontecimientos externos significativos, 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 el Informe y cuentas anuales de 2023 contiene información adicional sobre los riesgos más relevantes del negocio y el proceso de gestión de riesgos del Grupo. Este documento está disponible en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). Todas las declaraciones de carácter prospectivo 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.

## **Medidas alternativas de rendimiento:**

Este anuncio contiene, además de la información financiera preparada de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) y derivada de los estados financieros del Grupo, medidas alternativas de rendimiento (“MAR”) según se definen en las Directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la Autoridad Europea de Valores y Mercados (“ESMA” por sus siglas en inglés) el 5 de octubre de 2015. El rendimiento del Grupo se evalúa utilizando una serie de MAR. Estas medidas no se definen con arreglo a las NIIF, deben considerarse adicionales a las mediciones con arreglo a las NIIF, pueden diferir de las definiciones dadas por los organismos reguladores relevantes para el Grupo y pueden diferir de las medidas de título similar presentadas por otras compañías. Se emplean para medir el resultado de la estrategia del Grupo basada en “Una oferta comercial sin competencia”, “Crecimiento sostenible y creador de valor” y “Eficiencia e innovación”.

Para las definiciones y explicaciones de las MAR, consulte la sección de MAR en el informe financiero más reciente publicado y en el [Informe y cuentas anuales de 2023 de IAG](#). Estos documentos están disponibles en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

Relaciones con Inversores de IAG  
Waterside (HAA2),  
PO Box 365,  
Harmondsworth,  
Middlesex,  
UB7 OGB,  
Reino Unido  
[Investor.relations@iairgroup.com](mailto:Investor.relations@iairgroup.com)

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>13.043</b>	11.784	10,7 %	<b>7.411</b>	6.743	9,9 %
Ingresos de carga	<b>566</b>	603	(6,1)%	<b>283</b>	280	1,1 %
Otros ingresos	<b>1.115</b>	1.196	(6,8)%	<b>601</b>	671	(10,4)%
<b>Total ingresos</b>	<b>14.724</b>	13.583	8,4 %	<b>8.295</b>	7.694	7,8 %
Gastos de personal	<b>2.941</b>	2.610	12,7 %	<b>1.504</b>	1.353	11,2 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	<b>3.814</b>	3.550	7,4 %	<b>2.025</b>	1.792	13,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.918</b>	1.796	6,8 %	<b>1.024</b>	1.020	0,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.170</b>	1.104	6,0 %	<b>645</b>	620	4,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.289</b>	1.208	6,7 %	<b>711</b>	621	14,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>548</b>	515	6,4 %	<b>268</b>	266	0,8 %
Gastos comerciales	<b>577</b>	578	(0,2)%	<b>283</b>	298	(5,0)%
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.140</b>	983	16,0 %	<b>581</b>	497	16,9 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	(17)	nm	<b>(1)</b>	(7)	(85,7)%
Diferencias de cambio	<b>18</b>	(4)	nm	<b>14</b>	(17)	nm
Gastos totales de explotación	<b>13.415</b>	12.323	8,9 %	<b>7.054</b>	6.443	9,5 %
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.309</b>	1.260	3,9 %	<b>1.241</b>	1.251	(0,8)%
Gastos financieros	<b>(471)</b>	(565)	(16,6)%	<b>(243)</b>	(291)	(16,5)%
Ingresos financieros	<b>187</b>	167	12,0 %	<b>112</b>	99	13,1 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(5)</b>	(13)	(61,5)%	<b>4</b>	(12)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	<b>30</b>	51	(41,2)%	<b>16</b>	26	(38,5)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	<b>(24)</b>	149	nm	<b>20</b>	89	(77,5)%
Otros ingresos/(gastos) no operativos	<b>20</b>	(12)	nm	<b>(17)</b>	(4)	nm
Gastos totales no operativos netos	<b>(263)</b>	(223)	17,9 %	<b>(108)</b>	(93)	16,1 %
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.046</b>	1.037	0,9 %	<b>1.133</b>	1.158	(2,2)%
Impuestos	<b>(141)</b>	(116)	21,6 %	<b>(224)</b>	(150)	49,3 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>905</b>	921	(1,7)%	<b>909</b>	1.008	(9,8)%

## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	Antes de partidas excepcionales			Antes de partidas excepcionales		
	2024	2023	Incr./ (dism.)	2024	2023	Incr./ (dism.)
Ingresos de pasaje	<b>13.043</b>	11.784	10,7 %	<b>7.411</b>	6.743	9,9 %
Ingresos de carga	<b>566</b>	603	(6,1)%	<b>283</b>	280	1,1 %
Otros ingresos	<b>1.115</b>	1.196	(6,8)%	<b>601</b>	671	(10,4)%
<b>Total ingresos</b>	<b>14.724</b>	13.583	8,4 %	<b>8.295</b>	7.694	7,8 %
Gastos de personal	<b>2.941</b>	2.610	12,7 %	<b>1.504</b>	1.353	11,2 %
Gasto de combustible y derechos de emisión	<b>3.814</b>	3.550	7,4 %	<b>2.025</b>	1.792	13,0 %
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.918</b>	1.796	6,8 %	<b>1.024</b>	1.020	0,4 %
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.170</b>	1.104	6,0 %	<b>645</b>	620	4,0 %
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.289</b>	1.208	6,7 %	<b>711</b>	621	14,5 %
Propiedad, TI y otros gastos	<b>548</b>	515	6,4 %	<b>268</b>	266	0,8 %
Gastos comerciales	<b>577</b>	578	(0,2)%	<b>283</b>	298	(5,0)%
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.140</b>	983	16,0 %	<b>581</b>	497	16,9 %
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	(17)	nm	<b>(1)</b>	(7)	(85,7)%
Diferencias de cambio	<b>18</b>	(4)	nm	<b>14</b>	(17)	nm
Gastos totales de explotación	<b>13.415</b>	12.323	8,9 %	<b>7.054</b>	6.443	9,5 %
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.309</b>	1.260	3,9 %	<b>1.241</b>	1.251	(0,8)%
Gastos financieros	<b>(471)</b>	(565)	(16,6)%	<b>(243)</b>	(291)	(16,5)%
Ingresos financieros	<b>187</b>	167	12,0 %	<b>112</b>	99	13,1 %
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	<b>(5)</b>	(13)	(61,5)%	<b>4</b>	(12)	nm
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	<b>30</b>	51	(41,2)%	<b>16</b>	26	(38,5)%
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	<b>(24)</b>	149	nm	<b>20</b>	89	(77,5)%
Otros ingresos/(gastos) no operativos	<b>70</b>	(12)	nm	<b>33</b>	(4)	nm
Gastos totales no operativos netos	<b>(213)</b>	(223)	(4,5)%	<b>(58)</b>	(93)	(37,6)%
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.096</b>	1.037	5,7 %	<b>1.183</b>	1.158	2,2 %
Impuestos	<b>(281)</b>	(116)	nm	<b>(275)</b>	(150)	83,3 %
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>815</b>	921	(11,5)%	<b>908</b>	1.008	(9,9)%
<b>Indicadores operativos</b>	<b>2024</b>	2023	Incr./ (dism.)	<b>2024</b>	2023	Incr./ (dism.)
Asientos-kilómetro ofertados (AKO, millones)	<b>165.653</b>	154.034	7,5 %	<b>88.969</b>	82.371	8,0 %
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT, millones)	<b>140.862</b>	129.585	8,7 %	<b>77.111</b>	71.162	8,4 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	<b>85,0</b>	84,1	0,9ptos	<b>86,7</b>	86,4	0,3ptos
Cifras de pasajeros (miles)	<b>58.230</b>	54.307	7,2 %	<b>31.869</b>	30.028	6,1 %
Toneladas-kilómetro transportadas (TKT, millones)	<b>2.485</b>	2.224	11,7 %	<b>1.268</b>	1.099	15,4 %
Toneladas de carga vendidas (miles)	<b>317</b>	294	7,8 %	<b>162</b>	142	14,1 %
Despegues	<b>360.162</b>	342.036	5,3 %	<b>192.877</b>	184.536	4,5 %
Horas bloque (horas)	<b>1.097.882</b>	1.018.110	7,8 %	<b>592.426</b>	549.484	7,8 %
Plantilla media	<b>72.783</b>	68.477	6,3 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Aviones en servicio	<b>592</b>	565	4,8 %	<b>n/a</b>	n/a	n/a
Ingreso de pasaje / PKT (céntimos de €)	<b>9,26</b>	9,09	1,8 %	<b>9,61</b>	9,48	1,4 %
Ingreso de pasaje / AKO (céntimos de €)	<b>7,87</b>	7,65	2,9 %	<b>8,33</b>	8,19	1,8 %
Ingreso de carga / TKT (céntimos de €)	<b>22,78</b>	27,11	(16,0)%	<b>22,32</b>	25,48	(12,4)%
Coste de combustible / AKO (céntimos de €)	<b>2,30</b>	2,30	(0,1)%	<b>2,28</b>	2,18	4,6 %
Costes unitarios excluido combustible / AKO (céntimos de €)	<b>5,80</b>	5,70	1,8 %	<b>5,65</b>	5,65	0,1 %
Coste total / AKO (céntimos de €)	<b>8,10</b>	8,00	1,2 %	<b>7,93</b>	7,82	1,4 %

## ANÁLISIS FINANCIERO para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024

### Capacidad de IAG

En el primer semestre de 2024, la capacidad de pasajeros operada, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 7,5% con respecto al mismo periodo de 2023.

### Capacidad operada por aerolínea

	AKO incr./ (dism.) frente a 2023	Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)	Incr./ (dism.) frente a 2023
Aer Lingus	2,4 %	79,4	(1,4)ptos
British Airways	5,2 %	83,3	1,5ptos
Iberia	17,4 %	86,6	0,0ptos
LEVEL	19,1 %	94,8	0,3ptos
Vueling	1,4 %	91,7	1,5ptos
<b>Grupo</b>	<b>7,5 %</b>	<b>85,0</b>	<b>0,9ptos</b>

El crecimiento de Iberia del 17,4% frente al primer semestre de 2023 se debe principalmente al aumento de su número de aviones Airbus A350-900 en servicio que vuelan a Norteamérica y Sudamérica, con 22 aviones A350-900 en servicio al final del primer semestre, frente a 16 aviones a 30 de junio de 2023.

### Bases de preparación

En su análisis de empresa en funcionamiento durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de este informe (el "periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento"), el Consejo ha considerado el impacto de un escenario pesimista, y unas sensibilidades asociadas, grave, pero plausible, junto con las necesidades de financiación de aeronaves. En consecuencia los Consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento y, por lo tanto, siguen acogiéndose al principio de empresa en funcionamiento.

*Salvo que se indique lo contrario, todas las cifras y variaciones que figuran a continuación se refieren al primer semestre de 2024 frente al primer semestre de 2023 en base a los resultados publicados (incluidas partidas excepcionales).*

### Resumen

Resultados publicados Millones de euros	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	<b>1.309</b>	1.260	49
Beneficio antes de impuestos	<b>1.046</b>	1.037	9
Beneficio después de impuestos	<b>905</b>	921	(16)

El beneficio de explotación del Grupo en el primer semestre aumentó en 49 millones de euros con respecto al primer semestre de 2023, impulsado por unos mayores ingresos unitarios de pasaje, compensados en parte por la reducción en los ingresos de carga y el impacto de un aumento de los costes unitarios excluido el combustible, como se explica más adelante. El aumento del beneficio de explotación se produjo a pesar de unos efectos adversos del tipo de cambio de 102 millones de euros.

### Resumen de partidas excepcionales

#### Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

Dada la consideración del Grupo de que su intención de adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que actualmente no posee ya no era probable, con una decisión posterior el 1 de agosto de 2024 de desistir de la adquisición, se hizo pagadero un *break-fee* contractual de 50 millones de euros. En consecuencia, el Grupo ha reconocido un gasto excepcional en Otros ingresos/(gastos) no operativos en la Cuenta de resultados en el primer semestre de 2024. El ingreso fiscal correspondiente ascendió a 5 millones de euros. Véase la nota 20 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados y la sección de Medidas alternativas de rendimiento para más información.

#### Derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España

El 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional de España declaró inconstitucional el Real Decreto-Ley 3/2016, que introducía una serie de modificaciones en la ley del impuesto de sociedades. En consecuencia, las modificaciones fueron revocadas, lo que dio lugar al reconocimiento de un ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros en el primer semestre de 2024. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

No hubo partidas excepcionales en el primer semestre de 2023.

Medidas alternativas de rendimiento (antes de partidas excepcionales) Millones de euros	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Beneficio de explotación	<b>1.309</b>	1.260	49
Beneficio antes de impuestos	<b>1.096</b>	1.037	59
Beneficio después de impuestos	<b>815</b>	921	(106)



## Ingresos

Millones de euros	2024	Incr./.(dism.) frente al año anterior (%)	Incr./.(dism.) frente al año anterior
Ingresos de pasaje	13.043	10,7 %	1.259
Ingresos de carga	566	(6,1)%	(37)
Otros ingresos	1.115	(6,8)%	(81)
Total ingresos	14.724	8,4 %	1.141

### Ingresos de pasaje

El aumento de los ingresos de pasaje de 1.259 millones de euros, o un 10,7%, fue superior al aumento de la capacidad de pasajeros del 7,5%, impulsado por unos *yields*, medidos como ingresos de pasaje por pasajeros-kilómetro transportados (PKT), un 1,8% mayores, y por los mayores coeficientes de ocupación de pasajeros, siendo el coeficiente de ocupación de pasajeros del Grupo 0,9 puntos superior. Estas mejoras dieron lugar a un aumento de los ingresos unitarios de pasaje, medidos como ingresos de pasaje por AKO del 2,9%. El crecimiento de los ingresos de pasaje estuvo relacionado con el aumento de la capacidad y una fuerte demanda de ocio continuada; los viajes de negocios continúan recuperándose más lentamente.

### Ingresos de pasaje por región

Semestre finalizado el 30 de junio de 2024	Proporción de AKO totales en 2024	AKO incr./.(dism.) frente a 2023	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./.(dism.) frente a 2023	Ingresos de pasaje por AKO incr./.(dism.) frente a 2023 <sup>1</sup>
Atlántico Norte	30,5 %	3,6 %	82,8	1,1ptos	4,0 %
Latinoamérica y Caribe	19,9 %	15,8 %	87,1	0,1ptos	(3,0)%
Europa	25,3 %	7,2 %	85,8	1,2ptos	2,6 %
Doméstico (España y Reino Unido)	8,0 %	5,9 %	89,1	1,1ptos	1,4 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	12,2 %	- %	82,0	0,2ptos	(2,0)%
Asia-Pacífico	4,1 %	36,4 %	87,7	(0,7)ptos	(13,5)%
<b>Total red</b>	<b>100,0 %</b>	<b>7,5 %</b>	<b>85,0</b>	<b>0,9ptos</b>	<b>2,9 %</b>

Trimestre finalizado el 30 de junio de 2024	Proporción de AKO totales en 2024	AKO incr./.(dism.) frente a 2023	Coeficiente de ocupación de pasajeros (%)	Coeficiente de ocupación de pasajeros incr./.(dism.) frente a 2023	Ingresos de pasaje por AKO incr./.(dism.) frente a 2023 <sup>1</sup>
Atlántico Norte	32,1 %	6,1 %	86,7	(0,5)ptos	2,0 %
Latinoamérica y Caribe	18,4 %	17,2 %	87,3	0,2ptos	(4,7)%
Europa	26,8 %	5,8 %	87,0	1,0ptos	1,0 %
Doméstico (España y Reino Unido)	7,7 %	5,4 %	90,8	0,3ptos	(2,3)%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	10,6 %	(0,6)%	81,1	0,6ptos	(0,3)%
Asia-Pacífico	4,4 %	31,7 %	87,9	(0,2)ptos	(14,5)%
<b>Total red</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8,0 %</b>	<b>86,7</b>	<b>0,3ptos</b>	<b>1,8 %</b>

<sup>1</sup> Los ingresos de pasaje por AKO para el total de la red se basan en los ingresos de pasaje totales divididos por los AKO. Para el análisis por regiones, los ingresos de pasaje excluyen determinadas partidas que no se asignan directamente a nivel de ruta, incluidos los pagos o cobros por negocios conjuntos, las ganancias o pérdidas por coberturas de divisas, compensaciones relacionadas con el reglamento EC261 y los ajustes a los supuestos por billetes no utilizados.

### Ingresos de carga

Los ingresos de carga, de 566 millones de euros, fueron 37 millones de euros inferiores a los de 2023. Los volúmenes de carga, medidos en toneladas-kilómetro transportadas (TKT), fueron un 11,7% superiores a los del año anterior. Los *yields* de carga, medidos como ingresos por toneladas-kilómetro transportadas, fueron un 16,0% más bajos frente a 2023, afectados por el aumento de la capacidad de las líneas aéreas de pasajeros en todo el sector y los elevados precios en el primer semestre de 2023. El aumento de la demanda de conversión de carga marítima a aérea desde el sur de Asia y Oriente Medio ayudó a compensar parcialmente el descenso de los ingresos respecto al año anterior.

### Otros ingresos

La partida de otros ingresos, de 1.115 millones de euros, disminuyó 81 millones de euros respecto a 2023, incluyendo el impacto de la finalización de un contrato relativo a los viajes de los ciudadanos españoles jubilados, con un efecto compensatorio en los costes de handling y sólo un impacto mínimo en el beneficio de explotación.

### Gastos de explotación

Los gastos totales de explotación pasaron de 12.323 millones de euros en 2023 a 13.415 millones de euros en 2024, lo que representa un aumento del 8,9%, vinculado al mayor volumen de vuelos y al incremento de los costes unitarios excluido el combustible, que aumentaron un 1,8% con respecto al primer semestre de 2023, en línea con las inversiones en las operaciones de las aerolíneas y en la experiencia del cliente, el impacto del aumento de los salarios en la segunda mitad de 2023 y los aumentos de los costes asociados a proveedores, parcialmente mitigados por el impacto de las iniciativas de transformación del Grupo.

## Gastos de personal

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de personal, millones de euros	<b>2.941</b>	12,7 %	331
Gastos de personal / AKO, céntimos de €	<b>1,78</b>	4,8 %	

El aumento de los gastos de personal de 331 millones de euros o el 12,7% con respecto a 2023 refleja el calendario de los acuerdos salariales, varios de los cuales se produjeron en el segundo semestre de 2023. El número de empleados también aumentó a medida que las aerolíneas aumentaban su actividad de vuelo y se preparaban para un mayor número de vuelos en el periodo estival. La plantilla media aumentó un 6,3% frente al primer semestre de 2023.

## Gastos de combustible y derechos de emisión

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de combustible y derechos de emisión, millones de euros	<b>3.814</b>	7,4 %	264
Gastos de combustible y derechos de emisión / AKO, céntimos de €	<b>2,30</b>	(0,1)%	

Los gastos de combustible y derechos de emisión aumentaron 264 millones de euros, un 7,4% con respecto a 2023, como consecuencia del aumento del volumen de vuelos, mientras que el precio efectivo del combustible del Grupo, neto de coberturas de combustible y de divisas relacionadas, descendió ligeramente frente a 2023, compensado por el aumento de las provisiones para el coste del cumplimiento de los regímenes de comercio de derechos de emisión, que ascendió a 158 millones de euros, frente a los 110 millones de euros del primer semestre de 2023. El consumo de combustible y los costes se han beneficiado de las continuas inversiones del Grupo en nuevos aviones.

## Gastos asociados a proveedores

Millones de euros	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	<b>1.918</b>	6,8 %	122
Tasas de aterrizaje y de navegación	<b>1.170</b>	6,0 %	66
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	<b>1.289</b>	6,7 %	81
Propiedad, TI, y otros gastos	<b>548</b>	6,4 %	33
Gastos comerciales	<b>577</b>	(0,2)%	(1)
Diferencias de cambio	<b>18</b>	nm	22
Total Gastos asociados a proveedores	<b>5.520</b>	6,2 %	323
Gastos asociados a proveedores / AKO, céntimos de euro	<b>3,33</b>	(1,2)%	

Los gastos asociados a proveedores totales aumentaron en 323 millones de euros, un 6,2%, hasta los 5.520 millones de euros. El impacto de las iniciativas de transformación de costes del Grupo mitigó parcialmente los impactos de la inflación y los gastos de explotación adicionales derivados de la inversión del Grupo en experiencia del cliente y TI. Los gastos unitarios asociados a proveedores disminuyeron un 1,2% respecto a 2023.

## Costes de propiedad

Los costes de propiedad incluyen la depreciación, amortización y deterioro del inmovilizado material y de los activos intangibles, incluidos los activos por derecho de uso, y la ganancia neta por venta de inmovilizado material.

	2024	Incr./ (dism.) frente al año anterior (%)	Incr./ (dism.) frente al año anterior
Depreciación, amortización y deterioro	<b>1.140</b>	16,0 %	157
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	<b>-</b>	nm	(17)
Costes de propiedad, millones de euros	<b>1.140</b>	18,0 %	174
Costes de propiedad / AKO, céntimos de €	<b>0,69</b>	9,7 %	

El aumento de los costes de propiedad con respecto a 2023 se debe principalmente al incremento de la flota de aviones del Grupo, vinculado al aumento de la capacidad de las aerolíneas y a sus inversiones en aviones nuevos y más eficientes en el consumo de combustible, junto con inversiones orientadas al cliente, como asientos nuevos y mejorados en las cabinas *business*. La ganancia neta por venta de inmovilizado material en 2023 de 17 millones de euros reflejaba la enajenación de aviones retirados del servicio y sus correspondientes piezas de repuesto.

## 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, fundamentalmente en libras esterlinas, relacionados con British Airways e IAG Loyalty a la divisa de presentación del Grupo, el euro, afecta a los ingresos y gastos publicados. 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 normalmente generan un déficit que se gestiona y se cubre parcialmente. El Grupo cubre sus exposiciones económicas derivadas de operaciones en monedas extranjeras, pero no cubre el efecto de la conversión que realiza para presentar sus resultados en euros.

En términos globales, en el primer semestre de 2024 el beneficio de explotación del Grupo antes de partidas excepcionales se redujo en 102 millones de euros debido a los efectos adversos de los tipos de cambio.

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

Millones de euros Favorable/(adverso)	2024		Efecto total de los tipos de cambio
	Impacto de las conversiones	Impacto de las transacciones	
Efecto total de los tipos de cambio sobre los ingresos	216	(174)	<b>42</b>
Efecto total de los tipos de cambio sobre los gastos de explotación	(195)	51	<b>(144)</b>
Efecto total de los tipos de cambio sobre el beneficio de explotación	21	(123)	<b>(102)</b>

## Beneficio de explotación antes de partidas excepcionales por compañía operadora

	2024	2023	Incr./ (dism.)
British Airways (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup>	<b>555</b>	496	59
Aer Lingus (millones de euros)	<b>9</b>	40	(31)
Iberia (millones de euros)	<b>362</b>	372	(10)
Vueling (millones de euros)	<b>97</b>	96	1
IAG Loyalty (millones de libras esterlinas) <sup>1</sup>	<b>193</b>	170	23

<sup>1</sup> Las cifras comparativas de 2023 han sido reexpresadas por la transferencia de BA Holidays de British Airways a IAG Loyalty. Para más información, véase la nota 4.

La reducción de 31 millones de euros en el beneficio de explotación antes de partidas excepcionales de Aer Lingus se debió en parte a un conflicto laboral con su sindicato de pilotos, que afectó a las operaciones de Aer Lingus a finales de junio y julio, junto con un debilitamiento de la actividad comercial. Iberia y Vueling siguieron registrando beneficios sólidos, tras los beneficios récord del primer semestre de 2023.

## Gastos totales no operativos netos

Los gastos totales no operativos netos del primer semestre fueron de 263 millones de euros, frente a 223 millones en 2023. Los Gastos financieros de 471 millones de euros fueron 94 millones de euros inferiores a los de 2023, lo que refleja principalmente el reembolso anticipado voluntario en el segundo semestre de 2023 de la deuda contraída como consecuencia del impacto de la pandemia por COVID-19 en 2020 y 2021. La conversión de moneda extranjera dio lugar a un gasto neto de 24 millones de euros en 2024, lo que refleja los movimientos del cambio de divisas del dólar estadounidense, frente a un ingreso de 149 millones de euros en 2023. Otros ingresos no operativos de 20 millones de euros (2023: gastos de 12 millones de euros) incluye ganancias netas en contratos de derivados a los que no se aplica la contabilidad de coberturas y un gasto de 50 millones de euros (2023: cero euros) relacionado con la terminación del acuerdo para la compra de Air Europa Holdings.

## Impuestos

El gasto fiscal sobre el beneficio del semestre fue de 141 millones de euros (2023: gasto fiscal de 116 millones de euros), con un tipo impositivo efectivo del 13% (2023: 11%). Excluyendo las partidas excepcionales mencionadas anteriormente, el gasto fiscal sobre el beneficio del semestre fue de 281 millones de euros, siendo el tipo impositivo efectivo del 26%.

La mayor parte de las actividades del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se realizan las actividades principales: en España, Reino Unido e Irlanda, que tienen tipos estatutarios del impuesto de sociedades del 25%, 25% y 12,5% respectivamente para 2024. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo esperado sea del 25% para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 13% y el tipo impositivo previsto del 25% se debe principalmente a que el Grupo ha registrado un ajuste de los impuestos corrientes y diferidos con respecto a periodos anteriores que surgió como consecuencia de la derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

## IVA de IAG Loyalty

Desde 2022, la Agencia tributaria británica (HMRC, por sus siglas en inglés) ha estado considerando la contabilidad adecuada del IVA que debe aplicar IAG Loyalty, que actualmente reconoce el IVA sobre el canje de Avios dependiendo del producto de canje asociado, que en su gran mayoría son vuelos con tipo impositivo de cero. La contabilidad del IVA actual del Grupo se basa en una resolución emitida por la Agencia tributaria británica. El Grupo, junto con sus asesores jurídicos y fiscales, considera que la contabilidad del IVA actual continúa siendo adecuada.

A la fecha del presente informe, la Agencia tributaria británica no ha emitido una decisión sobre lo que considera que es la contabilidad del IVA adecuada que IAG Loyalty debería aplicar y, por tanto, no es posible estimar con fiabilidad cuál es el conjunto de posibles exposiciones, si las hubiera.

La Agencia tributaria británica ha remitido a IAG Loyalty liquidaciones de IVA para proteger su posición con respecto a los periodos históricos de los 31 meses finalizados en septiembre de 2020, que ascienden a 247 millones de euros. Si la Agencia tributaria británica emitiera nuevas liquidaciones de IVA, aplicando la misma metodología que la aplicada con las ya emitidas, hasta el 30 de junio de 2024, el Grupo estima que ascenderían a 710 millones de euros.

En caso de que la Agencia tributaria británica emita una resolución desfavorable, el Grupo tendrá que llevar el asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Tributario) y, para ello, deberá abonar a la Agencia tributaria británica, sin admisión de responsabilidad, el importe total de las liquidaciones que le hayan sido emitidas en esa fecha, que será recuperable, en parte o en su totalidad, en caso de que prospere el correspondiente litigio.

Los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso y, en consecuencia, el Grupo no considera apropiado registrar ninguna provisión para este asunto a 30 de junio de 2024.

Véase la nota 6 a los estados financieros intermedios resumidos consolidados para más información.

## Entregas de aeronaves y financiación

Número de aviones	Entregados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024	De los cuales financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024	Aviones
			entregados en 2023 y financiados en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024
Airbus A320neo (Aer Lingus)	2	-	-
Airbus A320neo (British Airways)	3	-	-
Airbus A321neo (British Airways)	1	-	1
Airbus A350-1000 (British Airways)	1	1	1
Boeing 787-10 (British Airways)	1	1	-
Airbus A350-900 (Iberia)	1	1	2
Airbus A320ceo (arrendamiento directo de Vueling)	5	5	-
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

Durante el semestre, el Grupo recibió 14 aviones, incluidos cinco aviones Airbus A320ceo para Vueling con el fin de cubrir las necesidades adicionales de mantenimiento de aviones relacionadas con el problema de los motores Pratt & Whitney "GTF". El Grupo prevé financiar una mayoría sustancial de sus aeronaves entregadas en 2024, financiación que se dispondrá en lo que queda de año o a principios de 2025. Durante el primer semestre de 2024, el Grupo financió cuatro aviones entregados en 2023. En junio de 2024, Iberia ejerció una opción con Airbus para adquirir un A350-900 adicional para su entrega en 2026.

## Flujo de caja libre

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2024	2023 <sup>1</sup>	
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.581</b>	3.994	587
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.411)	(1.284)	(127)
<b>Flujo de caja libre</b>	<b>3.170</b>	2.710	460

<sup>1</sup> Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual para los Activos relacionados con el carbono.

### Presentación de activos relacionados con el carbono (derechos de ETS)

El Grupo ha modificado la presentación de los activos relacionados con los derechos de ETS, que ahora figuran dentro de activos relacionados con el carbono y otros activos, en lugar de en activos intangibles en el Balance de situación. Dentro del Estado de flujos de efectivo, la diferencia entre el gasto incluido en la Cuenta de resultados dentro de gastos de combustible y derechos de emisión que se deriva de las actividades de vuelo y el efectivo real gastado en el periodo adquiriendo derechos de ETS se muestra como una fila separada, "compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono", como un flujo de efectivo de explotación. Anteriormente, el movimiento de la provisión se mostraba dentro de las actividades de explotación y el efectivo real gastado en el periodo adquiriendo derechos de ETS se mostraba como un flujo de efectivo de inversión dentro de adquisición de inmovilizado material y activos intangibles. Este cambio no tiene ninguna repercusión en el Flujo de caja libre. El Balance de situación y el Estado de flujos de efectivo del periodo anterior se han vuelto a presentar para ajustarse a la clasificación actual.

## Flujos de efectivo de las actividades de explotación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2024	2023 <sup>1</sup>	
Beneficio de explotación	1.309	1.260	49
Depreciación, amortización y deterioro	1.140	983	157
Ganancia neta por enajenación de inmovilizado material	-	(17)	17
Contribuciones a pensiones netas de costes de servicio	(1)	(9)	8
Aumento en provisiones (excluyendo obligaciones relacionadas con el carbono) <sup>1</sup>	75	33	42
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono <sup>1</sup>	(34)	(135)	101
Diferencias de cambio no realizadas	86	(44)	130
Otras variaciones	43	11	32
Intereses pagados	(419)	(486)	67
Intereses percibidos	161	160	1
Impuestos pagados	(45)	(53)	8
Variación del capital circulante	2.266	2.291	(25)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.581</b>	<b>3.994</b>	<b>587</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual para los activos relacionados con el carbono.

El aumento de 587 millones de euros en la entrada neta de efectivo procedente de las actividades de explotación con respecto al primer semestre de 2023 incluye el impacto de la mejora del beneficio de explotación, el aumento de la depreciación, amortización y deterioro, menores compras de activos relacionados con el carbono y la reducción de los pagos de intereses, tras una amortización anticipada voluntaria de la deuda en el segundo semestre de 2023. El movimiento en el capital circulante de 2.266 millones de euros está relacionado principalmente con la afluencia estacional normal de reservas de ocio antes del periodo álgido de viajes de verano.

## Flujos de efectivo de las actividades de inversión

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2024	2023 <sup>1</sup>	
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles <sup>1</sup>	(1.411)	(1.284)	(127)
Venta de inmovilizado material, activos intangibles e inversiones <sup>1</sup>	426	253	173
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(572)	(869)	297
Otros movimientos de inversión	10	9	1
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(1.547)</b>	<b>(1.891)</b>	<b>344</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual para los Activos relacionados con el carbono.

La adquisición de inmovilizado material y activos intangibles de 1.411 millones de euros refleja la continua inversión del Grupo en nuevos aviones, mejoras de productos, mantenimiento, TI y equipos de tierra. La venta de inmovilizado material y activos intangibles por valor de 426 millones de euros se refiere principalmente a operaciones de venta y posterior arrendamiento de tres aeronaves de fuselaje ancho, con otra operación de venta y posterior arrendamiento de una aeronave de este tipo prevista en el segundo semestre del año.

## Flujos de efectivo de las actividades de financiación

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		Variación
	2024	2023	
Fondos procedentes de deudas financieras	520	614	(94)
Amortización de deudas financieras	(216)	(360)	144
Amortización de pasivos por arrendamientos	(1.092)	(839)	(253)
<i>De los cuales:</i>			
<i>Arrendamientos operativos</i>	(466)	(475)	9
<i>Arrendamientos financieros en vigor el 1 de enero de 2019</i>	(626)	(364)	(262)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(40)	(66)	26
Adquisición de acciones propias	-	(65)	65
Otros movimientos de financiación	(2)	-	(2)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(830)</b>	<b>(716)</b>	<b>(114)</b>

Los fondos procedentes de deudas financieras de 520 millones de euros están relacionados con operaciones de arrendamiento financiero de tres aviones de fuselaje ancho y uno de fuselaje estrecho, y se esperan más operaciones de arrendamiento financiero en el segundo semestre de 2024. Un arrendamiento financiero de una aeronave de fuselaje ancho estaba comprometido a 30 de junio de 2024 y se ha incluido en líneas de financiación concedidas y no dispuestas específicas para aeronaves a dicha fecha. La amortización de deudas financieras refleja los reembolsos del principal de los pasivos por financiación de activos y en 2023 también incluía la amortización de la deuda dispuesta en 2020; el resto de esta deuda se reembolsó anticipadamente en el segundo semestre de 2023. El Grupo ha incluido un desglose de la amortización de pasivos por arrendamientos entre los pagos del principal relativos a (i) arrendamientos operativos; y (ii) arrendamientos financieros que se suscribieron antes de la adopción por el Grupo de la NIIF 16 el 1 de enero de 2019.

No se adquirieron acciones propias en el primer semestre de 2024. En julio de 2024, el Grupo adquirió 27.064.575 acciones propias para cubrir sus necesidades de entregar en acciones parte de la contraprestación de su adquisición prevista de Air Europa Holdings; tras el desistimiento del Grupo de esta adquisición, estas acciones propias se destinarán a cubrir las necesidades de entrega de acciones a los empleados derivadas de los planes de incentivos a los empleados.

## Deuda neta y apalancamiento

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deuda total	16.115	16.082
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.698	6.837
Deuda neta	6.417	9.245
EBITDA de cuatro trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales	5.776	5.570
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>1,1</b>	<b>1,7</b>

El principal motivo de la reducción del apalancamiento con respecto al 31 de diciembre de 2023 fue el aumento del efectivo durante el semestre, que se incrementó principalmente debido a la afluencia estacional normal de reservas para futuros periodos de viaje durante el primer semestre del año, así como el beneficio generado durante el periodo.

Durante el semestre, Moody's elevó la calificación crediticia de IAG y British Airways al grado de inversión (Baa3) y S&P confirmó la calificación de grado de inversión (BBB-) de IAG, revisando su perspectiva a positiva.

## Liquidez

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo	9.698	6.837
Líneas de financiación generales y de descubierto concedidas y no dispuestas	3.321	4.412
Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas	149	375
<b>Total</b>	<b>13.168</b>	<b>11.624</b>

El Grupo formalizó una nueva Línea de crédito renovable garantizada, vinculada a la sostenibilidad, por valor de 3.000 millones de dólares estadounidenses (2.800 millones de euros) y cinco años de duración, a la que pueden acceder British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de ellas con límites independientes. Como consecuencia, el Grupo extinguió su Línea de crédito renovable garantizada por valor de 1.755 millones de dólares estadounidenses (1.600 millones de euros) y British Airways extinguió sus dos Líneas de crédito del *Export Development Guarantee Facility* por valor de 1.000 millones de libras esterlinas, que estaban garantizadas parcialmente por el *UK Export Finance* (valor total: 2.400 millones de euros). Las tres líneas de financiación canceladas no se utilizaron en el periodo anterior a la cancelación y la nueva línea de crédito renovable de 3.000 millones de dólares estadounidenses no se había dispuesto a 30 de junio de 2024.

## PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES

El Grupo ha seguido manteniendo su marco y sus procesos para identificar, evaluar y gestionar los riesgos. Los principales riesgos e incertidumbres que afectan al Grupo se detallan en la sección de Gestión de riesgos y principales factores de riesgo del Informe y cuentas anuales 2023 y siguen siendo pertinentes a la fecha del presente informe. El Consejo ha seguido supervisando y evaluando los riesgos a la luz de los cambios que influyen o repercuten en el Grupo y la industria de la aviación y examina atentamente cómo se combinan los riesgos para crear mayores amenazas. Cuando ha sido necesario adoptar nuevas medidas, el Consejo ha estudiado las posibles mitigaciones y, cuando ha sido apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para hacer frente a dichos riesgos o mantenerlos dentro de la tolerancia al riesgo del Grupo determinada por el Consejo.

Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su entorno de riesgo, incluidas las tensiones geopolíticas, la resiliencia operativa y técnica, en particular el control del tráfico aéreo y la disponibilidad y fiabilidad de los motores, las revisiones de los reguladores o gobiernos que pudieran alterar los modelos de ingresos de las aerolíneas, el panorama de las relaciones industriales del Grupo y el riesgo de ruptura de las negociaciones industriales, la recuperación tras interrupciones por cortes de sistemas de TI, la transformación, incluida la adopción de la inteligencia artificial (IA), y la base de costes. No se han identificado nuevos riesgos principales a través de los diálogos y evaluaciones sobre gestión de riesgos en lo que va de año. De los riesgos identificados en el Informe y cuentas anuales de 2023, dado el entorno actual, a continuación se exponen los principales riesgos que siguen siendo un área clave de atención, debido a sus posibles implicaciones para el Grupo.

- **Marca y confianza de los clientes.** La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes sustentan su confianza. La fiabilidad, donde también se encuadra la puntualidad, y la asistencia a los clientes en caso de interrupciones del servicio son fundamentales para los valores de nuestras marcas y para la experiencia de nuestros clientes al volar con nuestras aerolíneas. El Grupo sigue mejorando sus capacidades de gestión de las interrupciones y creando mecanismos de protección operativa para ayudar a minimizar cualquier impacto que puedan tener las interrupciones y garantizar que nuestros clientes elijan volar con las aerolíneas del Grupo.
- **Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro.** El sector de la aviación sigue viéndose afectado por su dependencia de la cadena de suministros mundial y por las repercusiones de los retrasos en las entregas de aviones, la escasez de componentes y motores en los plazos de rotación de los aviones, los aviones parados y la utilización de los aviones, las deficiencias de resiliencia de los aeropuertos, en particular el de Londres Heathrow, y el control del tráfico aéreo, y su capacidad para adaptarse a un entorno de gran demanda, con condiciones meteorológicas y escasez de personal cualificado que provocan un aumento de las restricciones. Las aerolíneas del Grupo evalúan proactivamente los calendarios de operatividad y el Grupo sigue trabajando con todos los proveedores críticos para entender cualquier posible interrupción que pudiera afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes esenciales o la fiabilidad de servicios esenciales, en especial servicios de aplicaciones y red de terceros.
- **Entorno económico, político y regulatorio.** El aumento de la regulación y la intervención política incrementan los costes y afectan a la facultad de las aerolíneas para fijar la capacidad y los precios, lo que puede repercutir en los flujos de ingresos y el modelo de negocio del Grupo. En España, Vueling fue objeto de una resolución sancionadora del Ministerio de Consumo español que, en opinión del Grupo, provoca una distorsión de la competencia en el mercado. La evolución macroeconómica general puede seguir generando incertidumbre en el mercado y volatilidad que afecten a la demanda. El auge de gobiernos y política gubernamental populistas en todo el mundo se traduce en un mayor proteccionismo que podría dar lugar a distorsiones del mercado o de la competencia, así como en una tendencia a un mayor control por parte de los reguladores y las autoridades tributarias, que podrían introducir cambios que aumentaran los costes para las aerolíneas. El Grupo sigue vigilando las implicaciones para el comercio y la amenaza de introducción de cambios en los regímenes arancelarios, dados los posibles cambios de gobierno durante el año.
- **Resiliencia operativa.** La escasez en la cadena de suministros, las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo, la disponibilidad de personal autorizado con experiencia, incluidos ingenieros y pilotos, los conflictos laborales con sindicatos y las huelgas pueden afectar al entorno operativo de las aerolíneas del Grupo, así como a las operaciones de las empresas en las que se apoya el Grupo. El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático. Reforzando aún más las redes de las aerolíneas, el Grupo se centra en minimizar los posibles cortes de servicio no programados o las interrupciones a los clientes.
- **Personal, cultura y relaciones laborales.** Nuestro personal, su compromiso y su apetito cultural y mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. La escasez de ingenieros en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega del mantenimiento, a menos que se consigan ingenieros con experiencia. Además, la incorporación de pilotos a las aerolíneas del Grupo es fundamental para mantener la resiliencia de las operaciones y cumplir con los planes futuros de crecimiento. En todo el Grupo existen negociaciones colectivas con varios sindicatos. En abril y mayo, el grupo de pilotos franceses de Vueling inició una huelga y en junio Aer Lingus se vio afectada por las votaciones para convocar una huelga de su grupo de pilotos, con el consiguiente impacto en los horarios de vuelo y las operaciones. En los casos en que los acuerdos están abiertos y hay amenaza de huelga o esta ya se ha iniciado o hay votación sobre una propuesta de huelga, nuestras aerolíneas siguen colaborando con los sindicatos, así como con los gobiernos y los tribunales laborales cuando procede, para abordar los problemas que surgen en las negociaciones, gestionar las interrupciones a los clientes y permitir a las aerolíneas acordar convenios colectivos sostenibles.
- **Aviación sostenible.** El plan de descarbonización de la aviación ha dado lugar a la fragmentación de las medidas políticas y el apoyo ofrecido por los gobiernos a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. Dado que la infraestructura y la disponibilidad de Combustibles sostenibles de aviación (combustibles SAF, por sus siglas en inglés) siguen rezagadas con respecto a la demanda de combustibles SAF, los mandatos y otras medidas basadas en impuestos pueden afectar desproporcionadamente a las aerolíneas del Grupo frente a sus competidoras.
- **Transformación, innovación e IA.** El Grupo sigue centrándose en su base de costes para contrarrestar los aumentos de precios inflacionistas en la cadena de suministros y los costes adicionales de resiliencia a fin de garantizar que el Grupo esté bien preparado para cualquier nuevo factor adverso externo que pueda afectar al sector de la aviación. En todas las actividades del Grupo se han identificado oportunidades de adopción de la IA para impulsar la eficiencia y mejorar los conocimientos. En el marco de los programas de transformación e innovación del Grupo, se tienen en cuenta las repercusiones del cambio en las personas, así como el talento y las aptitudes necesarias para el tamaño y la forma futuros de las empresas del Grupo.

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

## Estadísticas de tráfico y capacidad - Grupo

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
<b>Pasajeros transportados (miles)</b>	<b>58.230</b>	<b>54.307</b>	<b>7,2 %</b>	<b>31.869</b>	<b>30.028</b>	<b>6,1 %</b>
Atlántico Norte	6.282	5.997	4,8 %	3.713	3.541	4,9 %
Latinoamérica y Caribe	3.532	3.055	15,6 %	1.747	1.486	17,6 %
Europa	30.232	27.865	8,5 %	16.796	15.773	6,5 %
Doméstico (España y Reino Unido)	14.442	13.835	4,4 %	7.758	7.490	3,6 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	3.112	3.089	0,7 %	1.493	1.461	2,2 %
Asia-Pacífico	630	466	35,2 %	362	277	30,7 %
<b>Pasajeros-kilómetro transportados (millones)</b>	<b>140.862</b>	<b>129.585</b>	<b>8,7 %</b>	<b>77.111</b>	<b>71.162</b>	<b>8,4 %</b>
Atlántico Norte	41.853	39.818	5,1 %	24.772	23.492	5,4 %
Latinoamérica y Caribe	28.680	24.744	15,9 %	14.264	12.139	17,5 %
Europa	35.982	33.075	8,8 %	20.725	19.360	7,1 %
Doméstico (España y Reino Unido)	11.786	10.985	7,3 %	6.243	5.901	5,8 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	16.587	16.548	0,2 %	7.643	7.634	0,1 %
Asia-Pacífico	5.974	4.415	35,3 %	3.464	2.636	31,4 %
<b>Asientos-kilómetro ofertados (millones)</b>	<b>165.653</b>	<b>154.034</b>	<b>7,5 %</b>	<b>88.969</b>	<b>82.371</b>	<b>8,0 %</b>
Atlántico Norte	50.525	48.766	3,6 %	28.564	26.931	6,1 %
Latinoamérica y Caribe	32.932	28.438	15,8 %	16.332	13.931	17,2 %
Europa	41.931	39.116	7,2 %	23.835	22.518	5,8 %
Doméstico (España y Reino Unido)	13.226	12.486	5,9 %	6.872	6.518	5,4 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	20.225	20.232	- %	9.426	9.481	(0,6)%
Asia-Pacífico	6.814	4.996	36,4 %	3.940	2.992	31,7 %
<b>Coefficiente de ocupación de pasajeros (%)</b>	<b>85,0</b>	<b>84,1</b>	<b>0,9</b>	<b>86,7</b>	<b>86,4</b>	<b>0,3</b>
Atlántico Norte	82,8	81,7	1,1	86,7	87,2	(0,5)
Latinoamérica y Caribe	87,1	87,0	0,1	87,3	87,1	0,2
Europa	85,8	84,6	1,2	87,0	86,0	1,0
Doméstico (España y Reino Unido)	89,1	88,0	1,1	90,8	90,5	0,3
África, Oriente Medio y Sur de Asia	82,0	81,8	0,2	81,1	80,5	0,6
Asia-Pacífico	87,7	88,4	(0,7)	87,9	88,1	(0,2)
<b>Toneladas-kilómetro transportadas (millones)</b>	<b>2.485</b>	<b>2.224</b>	<b>11,7 %</b>	<b>1.268</b>	<b>1.099</b>	<b>15,4 %</b>



## Estadísticas de tráfico y capacidad - por aerolínea

	Semestre finalizado el 30 de junio			Trimestre finalizado el 30 de junio		
	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior	2024	2023	Incr./ (dism.) frente al año anterior
<b>Aer Lingus</b>						
Pasajeros transportados (miles)	<b>5.144</b>	5.054	1,8 %	<b>3.040</b>	3.059	(0,6)%
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	<b>11.951</b>	11.880	0,6 %	<b>7.337</b>	7.444	(1,4)%
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	<b>15.047</b>	14.694	2,4 %	<b>8.884</b>	8.767	1,3 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	<b>79,4</b>	80,8	-1,4ptos	<b>82,6</b>	84,9	-2,3ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	<b>87</b>	71	22,5 %	<b>47</b>	39	20,5 %
<b>British Airways</b>						
Pasajeros transportados (miles)	<b>22.110</b>	20.511	7,8 %	<b>11.770</b>	11.077	6,3 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	<b>71.171</b>	66.437	7,1 %	<b>38.187</b>	35.920	6,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	<b>85.454</b>	81.213	5,2 %	<b>44.795</b>	42.475	5,5 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	<b>83,3</b>	81,8	1,5ptos	<b>85,2</b>	84,6	0,6ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	<b>1.815</b>	1.652	9,9 %	<b>921</b>	811	13,6 %
<b>Iberia</b>						
Pasajeros transportados (miles)	<b>12.648</b>	11.472	10,3 %	<b>6.647</b>	5.991	10,9 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	<b>36.145</b>	30.766	17,5 %	<b>19.300</b>	16.189	19,2 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	<b>41.723</b>	35.526	17,4 %	<b>22.030</b>	18.455	19,4 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	<b>86,6</b>	86,6	0,0ptos	<b>87,6</b>	87,7	-0,1ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	<b>564</b>	483	16,8 %	<b>289</b>	241	19,9 %
<b>LEVEL</b>						
Pasajeros transportados (miles)	<b>379</b>	318	19,2 %	<b>239</b>	189	26,5 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	<b>3.254</b>	2.725	19,4 %	<b>1.998</b>	1.569	27,3 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	<b>3.434</b>	2.883	19,1 %	<b>2.109</b>	1.623	29,9 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	<b>94,8</b>	94,5	0,3ptos	<b>94,7</b>	96,7	-2,0ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	<b>19</b>	18	5,6 %	<b>11</b>	8	37,5 %
<b>Vueling</b>						
Pasajeros transportados (miles)	<b>17.949</b>	16.952	5,9 %	<b>10.173</b>	9.712	4,7 %
Pasajeros-kilómetro transportados (millones)	<b>18.341</b>	17.777	3,2 %	<b>10.289</b>	10.040	2,5 %
Asientos-kilómetro ofertados (millones)	<b>19.995</b>	19.718	1,4 %	<b>11.151</b>	11.051	0,9 %
Coeficiente de ocupación de pasajeros (%) / variación ptos	<b>91,7</b>	90,2	1,5ptos	<b>92,3</b>	90,9	1,4ptos
Toneladas-kilómetro transportadas (millones)	<b>n/a</b>	n/a	n/a	<b>n/a</b>	n/a	n/a

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

Estados financieros intermedios resumidos consolidados no auditados del periodo  
1 de enero de 2024 - 30 de junio de 2024

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Ingresos de pasaje	13.043	11.784
Ingresos de carga	566	603
Otros ingresos	1.115	1.196
<b>Total ingresos</b>	<b>14.724</b>	<b>13.583</b>
Gastos de personal	2.941	2.610
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.814	3.550
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.918	1.796
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.170	1.104
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.289	1.208
Propiedad, TI y otros gastos	548	515
Gastos comerciales	577	578
Depreciación, amortización y deterioro	1.140	983
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	(17)
Diferencias de cambio	18	(4)
Gastos totales de explotación	13.415	12.323
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.309</b>	<b>1.260</b>
Gastos financieros	(471)	(565)
Ingresos financieros	187	167
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(5)	(13)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	30	51
(Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	(24)	149
Otros ingresos/(gastos) no operativos	20	(12)
Gastos totales no operativos netos	(263)	(223)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.046</b>	<b>1.037</b>
Impuestos	(141)	(116)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>905</b>	<b>921</b>
<b>Atribuible a:</b>		
Accionistas de la sociedad dominante	905	921
Participaciones no dominantes	-	-
	<b>905</b>	<b>921</b>
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>18,4</b>	<b>18,6</b>
<b>Beneficio diluido por acción (céntimos de €)</b>	<b>17,3</b>	<b>17,6</b>

## ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
<i>Partidas que pueden ser reclasificadas posteriormente en el beneficio neto</i>		
Coberturas de flujos de efectivo:		
Movimientos de valor razonable en el patrimonio neto	164	(287)
Reclasificadas y registradas en beneficio neto	(21)	(43)
Movimientos en el valor razonable del gasto por coberturas	105	(114)
Gasto por coberturas reclasificado y registrado en beneficio neto	28	36
Diferencias por conversión de moneda extranjera	54	33
<i>Partidas que no serán reclasificadas en el beneficio neto</i>		
Movimientos en el valor razonable de otras inversiones en patrimonio	(12)	62
Movimientos en el valor razonable de los pasivos atribuibles a cambios en el riesgo crediticio	(19)	(83)
Revaluación de obligaciones por prestaciones post-empleo	204	(476)
Otro resultado global total del periodo, neto de impuestos	503	(872)
Beneficio después de impuestos del periodo	905	921
<b>Beneficio global total del periodo</b>	<b>1.408</b>	49
El beneficio global total es atribuible a:		
Accionistas de la sociedad dominante	1.408	49
Participaciones no dominantes	-	-
	<b>1.408</b>	49

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

## BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023 <sup>1,2</sup>
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	20.472	19.776
Activos intangibles <sup>1</sup>	3.474	3.332
Inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	46	47
Otras inversiones en patrimonio	179	188
Activos derivados de retribuciones a empleados	1.642	1.380
Instrumentos financieros derivados	94	42
Activos por impuesto diferido	839	1.202
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes <sup>1</sup>	953	762
	<b>27.699</b>	26.729
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	588	494
Deudores comerciales	1.927	1.559
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes <sup>1</sup>	1.995	1.821
Activos por impuesto corriente	324	159
Instrumentos financieros derivados	228	81
Depósitos remunerados a corto plazo	1.983	1.396
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.715	5.441
	<b>14.760</b>	10.951
<b>Total activos</b>	<b>42.459</b>	37.680
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital suscrito	497	497
Prima de emisión	7.770	7.770
Acciones propias	(94)	(100)
Otras reservas	(3.407)	(4.895)
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante</b>	<b>4.766</b>	3.272
Participaciones no dominantes	6	6
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>4.772</b>	3.278
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deudas financieras <sup>2</sup>	12.917	13.105
Obligaciones de retribuciones a empleados	174	175
Pasivos por impuesto diferido	2	4
Provisiones	2.973	2.831
Ingresos diferidos	232	257
Instrumentos financieros derivados	37	106
Otros pasivos a largo plazo	351	219
	<b>16.686</b>	16.697
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deudas financieras <sup>2</sup>	3.198	2.977
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	6.281	5.590
Ingresos diferidos	10.439	7.766
Instrumentos financieros derivados	183	461
Pasivos por impuesto corriente	-	2
Provisiones	900	909
	<b>21.001</b>	17.705
<b>Total pasivos</b>	<b>37.687</b>	34.402
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>42.459</b>	37.680

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual de los Activos relacionados con el carbono. No hay impacto en el total de activos o total de pasivos del Grupo. Para más información, véase la nota 1.

2 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual del bono convertible entre Deudas financieras no corrientes y corrientes como consecuencia de la revisión de la NIC 1 efectiva a partir del 1 de enero de 2024. Para más información, véase la nota 1.

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023 <sup>1</sup>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		
Beneficio de explotación	1.309	1.260
Depreciación, amortización y deterioro	1.140	983
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	(17)
Aportaciones del empleador a planes de pensiones	(10)	(20)
Costes de servicio de planes de pensiones	9	11
Aumento en provisiones (excluidas obligaciones relacionadas con el carbono) <sup>1</sup>	75	33
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono <sup>1</sup>	(34)	(135)
Diferencias de cambio no realizadas	86	(44)
Otros movimientos	43	11
Intereses pagados	(419)	(486)
Intereses percibidos	161	160
Impuestos pagados	(45)	(53)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación antes de variación en el capital circulante</b>	<b>2.315</b>	<b>1.703</b>
Aumento en deudores comerciales	(349)	(406)
Aumento en existencias	(86)	(54)
Aumento en otros deudores y activos corrientes (excluidos activos relacionados con el carbono) <sup>1</sup>	(402)	(248)
Aumento en acreedores comerciales	254	54
Aumento en ingresos diferidos	2.583	2.382
Aumento en otras cuentas a pagar y pasivos corrientes	266	563
<b>Variación neta en el capital circulante</b>	<b>2.266</b>	<b>2.291</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.581</b>	<b>3.994</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles <sup>1</sup>	(1.411)	(1.284)
Venta de inmovilizado material y activos intangibles	426	242
Fondos por venta de inversiones	-	11
Aumento en otros depósitos remunerados a corto plazo	(572)	(869)
Otros movimientos de inversión	10	9
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(1.547)</b>	<b>(1.891)</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
Fondos procedentes de deudas financieras	520	614
Amortización de deudas financieras	(216)	(360)
Amortización de pasivos por arrendamientos	(1.092)	(839)
Liquidación de instrumentos financieros derivados	(40)	(66)
Adquisición de acciones propias	-	(65)
Otros movimientos de financiación	(2)	-
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>	<b>(830)</b>	<b>(716)</b>
Aumento neto de efectivo y activos líquidos equivalentes	2.204	1.387
Diferencias netas por cambio de divisa	70	145
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	5.441	9.196
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>7.715</b>	<b>10.728</b>
<b>Conciliación de Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>		
Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo	7.715	10.728
Depósitos remunerados con vencimiento superior a tres meses	1.983	1.282
<b>Efectivo, activos líquidos equivalentes y otros depósitos remunerados</b>	<b>9.698</b>	<b>12.010</b>

<sup>1</sup> Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual para los Activos relacionados con el carbono. Para más información, véase la nota 1.

## ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2024	497	7.770	(100)	(4.895)	3.272	6	3.278
Beneficio global total del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	1.408	1.408	-	1.408
Coberturas transferidas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	56	56	-	56
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	31	31	-	31
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	6	(7)	(1)	-	(1)
<b>A 30 de junio de 2024</b>	<b>497</b>	<b>7.770</b>	<b>(94)</b>	<b>(3.407)</b>	<b>4.766</b>	<b>6</b>	<b>4.772</b>

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

Millones de euros	Capital suscrito	Prima de emisión	Acciones propias	Otras reservas	Total patrimonio neto atribuido a los accionistas de la sociedad dominante	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
A 1 de enero de 2023	497	7.770	(28)	(6.223)	2.016	6	2.022
Beneficio global total del periodo (neto de impuestos)	-	-	-	49	49	-	49
Coberturas transferidas y registradas en el Balance de situación	-	-	-	44	44	-	44
Coste de los pagos basados en acciones	-	-	-	28	28	-	28
Consolidación de los planes de pago basados en acciones	-	-	4	(5)	(1)	-	(1)
Adquisición de acciones propias	-	-	(65)	-	(65)	-	(65)
A 30 de junio de 2023	497	7.770	(89)	(6.107)	2.071	6	2.077

## NOTAS A LAS CUENTAS

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024

### 1 INFORMACIÓN CORPORATIVA Y BASES DE PRESENTACIÓN

International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante, "International Airlines Group", "IAG" o el "Grupo") es un grupo de aerolíneas líder en Europa creado para la tenencia de participaciones accionariales en aerolíneas y otros negocios auxiliares. IAG (en lo sucesivo, la "Sociedad") 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.

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).

Los estados financieros intermedios resumidos consolidados se han elaborado conforme a la NIC 34 (adoptada por la Unión Europea) y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración el 1 de agosto de 2024. Los estados financieros intermedios resumidos consolidados que se adjuntan no son las cuentas estatutarias de la Sociedad y no han sido auditados.

Para la elaboración de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se han empleado los criterios de elaboración y las políticas contables que se recogen en el Informe y cuentas anuales de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, salvo aquellas cuestiones descritas a continuación. Los estados financieros de IAG correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 se han presentado ante el Registro Mercantil de Madrid y se han elaborado con arreglo a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF adoptadas por la Unión Europea) y a las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera del Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (*International Accounting Standards Board*, IASB). El informe de los auditores sobre dichos estados financieros carecía de salvedades.

#### Cambio en la presentación de resultados

##### Activos y pasivos relacionados con el carbono

En el transcurso de 2024, con el aumento de la importancia de los Sistemas/Regímenes de Comercio de Emisiones (ETS, por sus siglas en inglés) y la introducción del Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) a partir del 1 de enero de 2024, el Grupo ha optado por realizar una serie de modificaciones en su presentación y divulgación de los activos y obligaciones de emisiones del Grupo:

- Los derechos de emisión adquiridos, que anteriormente se presentaban dentro de los Activos intangibles, se han reclasificado como Activos relacionados con el carbono y otros activos, para reflejar su naturaleza operativa;
- Aquellos derechos de emisión adquiridos que se prevé extinguir o retirar en un plazo de 12 meses a partir de la fecha de balance se han clasificado ahora en activos corrientes; y
- La presentación asociada de estos derechos de emisión adquiridos en el Estado de flujos de efectivo se ha reclasificado de Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles, dentro de Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión, a una partida separada dentro de Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación. Esta reclasificación coincide con el reconocimiento de dichos gastos dentro del Beneficio de explotación en la Cuenta de resultados.

Como consecuencia de estos cambios, el Balance de situación a 31 de diciembre de 2023 y el Estado de flujos de efectivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023 se han actualizado para ajustarse a la presentación del ejercicio en curso. Para más información, véase la nota 19.

##### Balance de situación - presentación del bono convertible

El 31 de octubre de 2022, el IASB emitió las modificaciones a la NIC 1 - Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes (las "Modificaciones"), que el Grupo ha adoptado a partir del 1 de enero de 2024. Las Modificaciones exigen que el bono convertible de 825 millones de euros que vence en 2028 se reclasifique de pasivo no corriente a pasivo corriente, reclasificándose también la presentación comparativa a 31 de diciembre de 2023.

Las Modificaciones exigen que, cuando la característica de conversión de un instrumento convertible no cumpla los criterios de reconocimiento para su presentación separada dentro del patrimonio neto y cuando los titulares de bonos asociados tengan el derecho irrevocable de ejercer la opción de conversión en los doce meses siguientes a la fecha del balance, dichos instrumentos convertibles se presenten como corrientes.

En consecuencia, el Balance de situación a 31 de diciembre de 2023 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del ejercicio actual de las Deudas financieras no corrientes y corrientes. Para más información, véase la nota 19.

#### Principio de empresa en funcionamiento

A 30 de junio de 2024, el Grupo disponía de una liquidez total de 13.168 millones de euros (31 de diciembre de 2023: liquidez total de 11.624 millones de euros), compuesta por efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados por valor de 9.698 millones de euros, 3.321 millones de euros de líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas y otros 149 millones de euros de líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas. A 30 de junio de 2024, el Grupo no tiene cláusulas financieras asociadas a sus préstamos y deuda.



En su análisis de empresa en funcionamiento, el Grupo ha modelado dos escenarios, a los que se alude más adelante como Hipótesis de Referencia e Hipótesis Pesimista, durante un periodo de al menos doce meses a partir de la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados (el “periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento”). El plan de negocio a tres años del Grupo, empleado para la creación de la Hipótesis de Referencia, aprobado por el Consejo en diciembre de 2023, fue posteriormente actualizado con la última información interna y externa disponible en junio y julio de 2024. El plan de negocio actualizado tiene en cuenta las opiniones del Consejo y de la dirección sobre la capacidad, basándose en el impacto potencial de los entornos económicos y geopolíticos más amplios sobre los negocios del Grupo a lo largo del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. Los datos y supuestos principales sobre los que se fundamenta la Hipótesis de Referencia hasta el 30 de septiembre de 2025 incluyen:

- Una capacidad modelada por regiones geográficas, con una capacidad total que se mantendrá por encima de los niveles conseguidos en 2023 durante todo el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- Se prevé que los ingresos unitarios de pasaje por AKO sigan manteniéndose por encima de los niveles conseguidos en 2023 durante todo el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha supuesto que las líneas de financiación concedidas y no dispuestas para fines generales de 3.321 millones de euros no se dispondrán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento. La disponibilidad de algunas de estas líneas de financiación se reduce con el tiempo, de tal forma que el Grupo podría disponer de 2.811 millones de euros a 30 de septiembre de 2025;
- El Grupo ha asumido que las líneas de financiación específicas para aeronaves no dispuestas de 149 millones de euros, relativas a estructuras de financiación específicas, se utilizarán durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento;
- El Grupo ha asumido que el bono de 500 millones de euros que vence en marzo de 2025 no se refinanciará;
- De los compromisos de inversión que se detallan en la nota 9, 2.804 millones de euros deberán abonarse durante el periodo finalizado el 30 de septiembre de 2025; y
- Aunque el Grupo no espera financiar todas las entregas de aeronaves previstas durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, para las que sí espera financiar, ha previsto conseguir entre el 90% y el 100%, (dependiendo del tipo de aeronave), o 2.280 millones de euros, de la financiación de aviones que actualmente no está comprometida, para alinearse con el calendario y los pagos de las entregas de aviones que espera financiar, incluidos los aviones entregados antes de la fecha de balance que no tenían su financiación asegurada en la fecha de balance.

La Hipótesis Pesimista eleva la presión sobre la Hipótesis de Referencia para modelar impactos comerciales y operativos adversos durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento, representados por: niveles reducidos de capacidad operada en cada mes, incluidas reducciones del 25% durante tres meses del periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento; ingresos unitarios de pasaje/asientos-kilómetro ofertados (AKO) reducidos; aumentos del precio del combustible de aviación del 20% respecto al precio asumido en la Hipótesis de Referencia; y mayores costes operativos. En la Hipótesis Pesimista, durante el periodo cubierto por la declaración de empresa en funcionamiento la capacidad se reduciría un 10% de media en comparación con la Hipótesis de Referencia. La Hipótesis Pesimista parte del supuesto de que no se necesitará disponer de ninguna de las líneas de financiación generales disponibles. La Hipótesis Pesimista asume que IAG Loyalty tendrá que pagar 710 millones de euros de IVA a la agencia tributaria en Reino Unido (HMRC, por sus siglas en inglés) para recurrir el asunto al Tribunal fiscal de Primera instancia (véase la nota 6). Los Consejeros consideran que la Hipótesis Pesimista es un escenario grave pero plausible.

Después de revisar la Hipótesis de Referencia y la Hipótesis Pesimista, los Consejeros tienen la expectativa razonable de que el Grupo cuenta con liquidez suficiente para seguir operando durante el periodo de al menos 12 meses desde la fecha de aprobación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados y, por lo tanto, continúan adoptando el principio contable de empresa en funcionamiento para formular los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2024.

## 2 POLÍTICAS CONTABLES

### Juicios críticos y estimaciones

A excepción de lo descrito a continuación, las políticas contables adoptadas en la presentación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024 son consistentes con las aplicadas en la preparación de los estados financieros consolidados anuales del Grupo para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

Para elaborar los estados financieros intermedios resumidos consolidados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, salvo por lo descrito a continuación, la dirección ha realizado juicios y estimaciones que afectan a la aplicación de las políticas contables y a los importes registrados de activos, pasivos, ingresos y gastos, que son coherentes con los presentados en los estados financieros consolidados anuales del Grupo correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

#### Evaluación del indicador de deterioro de activos no financieros

A 30 de junio de 2024, el Grupo reconoció 2.445 millones de euros relacionados con activos intangibles de vida indefinida, incluido el fondo de comercio.

El fondo de comercio y los activos intangibles con vida económica indefinida se someten, como parte de las unidades generadoras de efectivo con las que están relacionados, 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 efectivo descontados medios ponderados multiescenario, que se comparan con el valor contable de las unidades generadoras de efectivo asociadas.

A 30 de junio de 2024, el Grupo ha aplicado juicios a la hora de considerar si fuentes de información externas o internas indicarían que una o más de las unidades generadoras de efectivo podrían haber sufrido un deterioro. Estos juicios significativos incluían los cambios, desde la fecha de la última prueba de deterioro, de los tipos de interés y otras tasas de rentabilidad de mercado que influyen en la tasa de descuento antes de impuestos utilizada en la modelización del valor de uso, así como cambios más amplios y cambios esperados en el entorno económico a corto, medio y largo plazo.

El Grupo considera que el impacto de los cambios en hipótesis significativas afectaría a la tasa de descuento antes de impuestos aplicada al valor en uso de cada unidad generadora de efectivo. Sin embargo, el nivel de margen para cada unidad generadora de efectivo en la última fecha de evaluación era de tal magnitud que cualquier posible cambio adverso de los tipos de descuento antes de impuestos no conduciría al reconocimiento de un gasto por deterioro. Además, un posible aumento adicional razonable del tipo de descuento antes de impuestos de 2,5 puntos porcentuales no daría lugar al reconocimiento de un gasto por deterioro.

Además, el Grupo no ha identificado ninguna fuente de información externa o interna adversa en comparación con el análisis de deterioro realizado en la última fecha de comprobación. En dicho análisis se han considerado, entre otros, las previsiones internas actualizadas (como se detalla anteriormente en relación con la declaración de empresa en funcionamiento), las previsiones macroeconómicas externas a corto plazo, las previsiones externas del PIB a largo plazo y las curvas externas de precios a plazo del combustible de aeronaves.

En consecuencia, a 30 de junio de 2024, no se ha realizado ninguna prueba de deterioro.

#### Determinación de si las investigaciones de la Agencia tributaria británica sobre la contabilidad del IVA de IAG Loyalty dan lugar a una provisión o a un pasivo contingente

El Grupo aplica su juicio para determinar si considera que el resultado de las investigaciones entre IAG Loyalty y la Agencia tributaria británica (HMRC, por sus siglas en inglés), en Reino Unido, sobre la contabilidad del IVA de IAG Loyalty, tiene más probabilidades que no de dar lugar a un resultado adverso para el Grupo y, en consecuencia, si registrar el asunto como una provisión o como un pasivo contingente.

En la formación de su juicio, el Grupo ha revisado la nueva opinión emitida por la Agencia tributaria británica y la correspondencia con la Agencia tributaria británica sobre este asunto, incluyendo la consideración del fallo fiscal histórico emitido por la Agencia tributaria británica al Grupo sobre este asunto. A 30 de junio de 2024 y hasta la fecha del presente informe, los Consejeros consideran que no es probable que se produzca un resultado adverso. En consecuencia, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna por este asunto y se ha consignado un pasivo contingente. Para más información, véase la nota 6.

#### Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas adoptadas por el Grupo

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2024, pero no han tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- Comunicación: Acuerdos de financiación con proveedores - Modificaciones a la NIC 7 y la NIIF 7 efectivas para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2024 (inclusive); y
- Pasivo por arrendamiento en una venta con posterior arrendamiento - Modificaciones a la NIIF 16 efectivas para periodos que comiencen a partir del 1 de enero de 2024 (inclusive).

Además, Clasificación de los pasivos como corrientes o no corrientes y pasivos no corrientes con cláusulas - Modificaciones a la NIC 1 es efectiva para los ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2024 (inclusive). Estas modificaciones han tenido un impacto material en los estados financieros consolidados del Grupo, cuyos detalles figuran más arriba y en la nota 19.

#### Cambios y transacciones relevantes en el periodo contable actual

Los resultados y posición financiera del Grupo se vieron afectados por los siguientes eventos y transacciones relevantes en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024:

- El 14 de junio de 2024, el Grupo suscribió una línea de crédito renovable garantizada, vinculada a la sostenibilidad, de 3.000 millones de dólares estadounidenses a cinco años, con dos opciones de prórroga de un año disponibles sujetas a la aprobación de los prestamistas, y disponible para British Airways, Iberia y Aer Lingus, cada una de las cuales tiene límites independientes. A 30 de junio de 2024, la línea de crédito no había sido dispuesta. De forma simultánea a la suscripción de la línea de crédito, el Grupo canceló su línea de crédito renovable garantizada de 1.755 millones de dólares estadounidenses, que vencía parcialmente en marzo de 2025 y el resto en marzo de 2026; y
- El 28 de junio de 2024, a raíz de la concesión de la mencionada Línea de Crédito Renovable, British Airways extinguió sus dos líneas de crédito del *Export Development Guarantee* por importe de 1.000 millones de libras esterlinas que estaban parcialmente garantizadas por *UK Export Finance*, y que vencían a importes iguales en noviembre de 2026 y septiembre de 2028.

### 3 ESTACIONALIDAD

El negocio del Grupo es muy estacional, siendo durante los meses de verano cuando se registran los niveles de demanda más altos. Por consiguiente, los mayores ingresos y beneficios de explotación se esperan habitualmente en el último semestre del ejercicio financiero, más que en el primer semestre.

### 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 compañías operadoras independientes, como las actividades de aerolínea, fidelización y las funciones de plataforma. Cada compañía operadora opera 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 explotación, y toma decisiones de asignación de recursos para las compañías operadoras en base a la rentabilidad, principalmente en función de los mercados de pasajeros en los que operan las compañías. 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, Aer Lingus e IAG Loyalty como segmentos operativos declarables a efectos de presentación de información financiera. LEVEL también es un segmento operativo, pero no supera los umbrales cuantitativos para ser declarable y la dirección ha determinado que actualmente no existen otras razones que justifiquen una presentación separada para LEVEL.

Existen diversos niveles de transacciones entre segmentos operativos, que se refieren principalmente a la prestación de servicios de mantenimiento del segmento operativo de Iberia a los demás segmentos operativos, la prestación de servicios de vuelo por parte de las aerolíneas al segmento de IAG Loyalty y la prestación de servicios de fidelización de IAG Loyalty a los segmentos operativos de aerolíneas.

Las funciones de plataforma del negocio tienen como cometido principal prestar apoyo a las operaciones de las aerolíneas y de fidelización. 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 semestre finalizado el 30 de junio de 2024

Millones de euros	2024						Total
	British Airways	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty	Otras empresas del Grupo <sup>1</sup>	
<b>Ingresos</b>							
Ingresos de pasaje	7.184	2.699	1.475	1.012	493	180	<b>13.043</b>
Ingresos de carga	414	121	-	27	-	4	<b>566</b>
Otros ingresos	44	442	8	8	613	-	<b>1.115</b>
<b>Ingresos externos</b>	<b>7.642</b>	<b>3.262</b>	<b>1.483</b>	<b>1.047</b>	<b>1.106</b>	<b>184</b>	<b>14.724</b>
Ingresos entre segmentos	217	228	-	6	170	224	<b>845</b>
<b>Ingresos por segmento</b>	<b>7.859</b>	<b>3.490</b>	<b>1.483</b>	<b>1.053</b>	<b>1.276</b>	<b>408</b>	<b>15.569</b>
Gasto por depreciación y amortización	(644)	(231)	(136)	(82)	(11)	(36)	<b>(1.140)</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de explotación</b>	<b>647</b>	<b>362</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>228</b>	<b>(34)</b>	<b>1.309</b>
Partidas excepcionales	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales</b>	<b>647</b>	<b>362</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>228</b>	<b>(34)</b>	<b>1.309</b>
Gastos no operativos netos							<b>(263)</b>
<b>Beneficio antes de impuestos</b>							<b>1.046</b>
Activos totales	25.581	10.117	3.616	2.385	4.056	(3.296)	<b>42.459</b>
Pasivos totales	(20.732)	(9.113)	(3.940)	(2.241)	(3.967)	2.306	<b>(37.687)</b>

1 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.905 millones de euros y en los pasivos totales de 5.928 millones de euros.

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023

Millones de euros	2023						Total
	British Airways <sup>1</sup>	Iberia	Vueling	Aer Lingus	IAG Loyalty <sup>1</sup>	Otras empresas del Grupo <sup>2</sup>	
<b>Ingresos</b>							
Ingresos de pasaje	6.613	2.368	1.418	976	260	149	11.784
Ingresos de carga	448	120	-	31	-	4	603
Otros ingresos	43	521	8	5	619	-	1.196
Ingresos externos	7.104	3.009	1.426	1.012	879	153	13.583
Ingresos entre segmentos	185	237	-	7	139	198	766
Ingresos por segmento	7.289	3.246	1.426	1.019	1.018	351	14.349
<b>Gasto por depreciación y amortización</b>							
	(548)	(196)	(127)	(72)	(7)	(33)	(983)
Beneficio/(pérdida) de explotación	567	372	96	40	195	(10)	1.260
<b>Partidas excepcionales</b>							
	-	-	-	-	-	-	-
Beneficio/(pérdida) de explotación antes de partidas excepcionales	567	372	96	40	195	(10)	1.260
<b>Gastos no operativos netos</b>							
							(223)
Beneficio antes de impuestos							1.037
Activos totales	25.748	9.933	3.534	2.166	3.675	(2.530)	42.526
Pasivos totales	(23.306)	(9.458)	(4.106)	(2.193)	(2.906)	1.520	(40.449)

1 Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Grupo ha cambiado su organización interna, lo que ha dado lugar a la transferencia de BA Holidays, previamente una filial completamente controlada por y consolidada en British Airways Plc, del segmento British Airways al segmento IAG Loyalty, en línea con el cambio de presentación al Comité de Dirección de IAG. En consecuencia, el Grupo ha reexpresado la información de segmentos presentada anteriormente para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023. No hay cambios en los resultados de segmentos totales del Grupo.

2 Incluye eliminaciones en los activos totales de 16.420 millones de euros y en los pasivos totales de 5.805 millones de euros.

## b Otros ingresos

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Servicios de vacaciones y hoteles	421	443
Servicios de mantenimiento y reparación	372	368
Marketing y marca	191	168
Servicios de handling en tierra	69	62
Otros	62	155
	<b>1.115</b>	1.196

## c Desglose geográfico

### Ingresos por origen de la venta

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Reino Unido	5.219	4.668
España	2.552	2.461
EE. UU.	2.534	2.372
Resto del mundo	4.419	4.082
	<b>14.724</b>	13.583

## Activos por área

A 30 de junio de 2024

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles
Reino Unido	13.473	1.490
España	5.572	1.325
EE. UU.	73	16
Resto del mundo	1.354	643
	20.472	3.474

A 31 de diciembre de 2023

Millones de euros	Inmovilizado material	Activos intangibles <sup>1</sup>
Reino Unido	12.764	1.374
España	5.644	1.320
EE. UU.	100	18
Resto del mundo	1.268	620
	19.776	3.332

1 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de derechos de ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. Se ha reclasificado un importe de 577 millones de euros desde Activos intangibles.

## 5 GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS Y OTROS INGRESOS/(GASTOS) NO OPERATIVOS

### a Gastos financieros

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Gastos financieros de:		
Préstamos bancarios	(7)	(130)
Pasivos por financiación de activos	(96)	(82)
Pasivos por arrendamientos	(249)	(250)
Bonos	(31)	(32)
Actualización del descuento financiero sobre provisiones	(56)	(42)
Otros préstamos	(43)	(32)
Intereses capitalizados sobre pagos anticipados	18	13
Otros gastos financieros	(7)	(10)
	(471)	(565)

### b Ingresos financieros

Millones de euros	2024	2023
Intereses sobre otros depósitos remunerados, efectivo y activos líquidos equivalentes	187	164
Otros ingresos financieros	-	3
	187	167

### c Cambio neto en el valor razonable de instrumentos financieros

Millones de euros	2024	2023
Cambio neto en el valor razonable del bono convertible	(5)	(13)

### d Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones

Millones de euros	2024	2023
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	30	51

## e Otros ingresos/(gastos) no operativos

Millones de euros	2024	2023
Ganancia por la venta de inversiones	-	10
Participación en beneficios de inversiones contabilizadas aplicando el método de la participación	1	-
Ganancia/(pérdida) reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	36	(22)
Ganancia no reconocida de derivados no clasificados como de cobertura	34	-
Variación neta en el valor razonable asociado a las coberturas a valor razonable	(1)	-
Gasto por terminación del acuerdo de adquisición de Air Europa Holdings <sup>1</sup>	(50)	-
	<b>20</b>	(12)

1 Véase la nota 20 para más información.

## 6 IMPUESTOS

El gasto por Impuesto sobre Sociedades en la Cuenta de resultados fue el siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Impuesto corriente	113	(134)
Impuesto diferido	(254)	18
<b>Impuesto total</b>	<b>(141)</b>	<b>(116)</b>

El tipo impositivo efectivo fue del 13% (2023: 11%). La mayor parte de las operaciones del Grupo están sujetas a impuestos en los países donde se llevan a cabo las principales operaciones, a saber, España, Reino Unido e Irlanda, con tipos del impuesto de sociedades durante el primer semestre de 2024 del 25%, el 25% y el 12,5%, respectivamente. El tipo impositivo previsto para el Grupo se determina aplicando el tipo correspondiente del impuesto de sociedades a los beneficios o pérdidas de cada jurisdicción. La distribución geográfica de los beneficios y pérdidas del Grupo hace que el tipo impositivo previsto sea del 25%.

La diferencia entre el tipo impositivo efectivo real del 13% y el tipo impositivo previsto del 25% para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024 se debe principalmente a que el Grupo ha registrado un ajuste de los impuestos corrientes y diferidos con respecto a periodos anteriores que surgió como consecuencia de la derogación del Real Decreto-ley 3/2016 en España, que se ha clasificado como una partida excepcional. Para más información, véase la sección de Medidas alternativas de rendimiento.

En la siguiente tabla se detallan las pérdidas y las diferencias temporarias no reconocidas:

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
<i>Pérdidas fiscales</i>		
Bases imponibles negativas del impuesto sobre sociedades español	34	569
Pérdidas operativas en Openskies SASU	405	406
Otras pérdidas operativas	7	13
	<b>446</b>	<b>988</b>
<i>Otras pérdidas y diferencias temporarias</i>		
Diferencias temporarias deducibles en España	238	238
Pérdidas de capital en Reino Unido	348	341
Pérdidas de capital en Irlanda	17	17
	<b>603</b>	<b>596</b>

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

A 30 de junio de 2024, el Grupo tenía pérdidas fiscales y otras diferencias temporarias no reconocidas de 446 millones de euros y de 603 millones de euros respectivamente que el Grupo no prevé razonablemente utilizar. El Grupo sólo reconoce activos por impuestos diferidos netos en relación con las diferencias temporarias y las pérdidas en la medida en que sea probable que se disponga de beneficios fiscales con los que poder compensar las diferencias temporarias deducibles, los ingresos fiscales de ejercicios anteriores o las pérdidas fiscales. La dirección emplea juicios para evaluar la probabilidad de recuperabilidad. A estos efectos, si el Grupo hubiera ampliado indefinidamente el periodo de las proyecciones de flujos de efectivo futuros, entonces el importe de las pérdidas fiscales no reconocidas se habría reducido en 41 millones de euros.

## Derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España

El ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros registrado en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024 está relacionado con la derogación por parte del Tribunal Constitucional de España del Real Decreto-Ley 3/2016, para los ejercicios fiscales de 2016 a 2023, el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a bases imponibles positivas se redujo al 25% y se revocó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de filiales producidos con anterioridad a 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supone principalmente que la limitación de pérdidas vuelve al 70% y los deterioros históricos en filiales vuelven a ser fiscalmente deducibles, dando lugar al ingreso fiscal excepcional mencionado anteriormente.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Grupo recibió 9 millones de euros de las autoridades fiscales españolas en relación con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022. El Grupo espera recibir, como muy pronto, a finales de 2024 otros 73 millones de euros de las reclamaciones relacionadas con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022, y devoluciones de 108 millones de euros en relación con el ejercicio fiscal 2023.

## Relaciones con las autoridades fiscales

El Grupo es objeto de auditorías e investigaciones por parte de las autoridades fiscales de los territorios en los que opera, y colabora con ellas. Desde 2023, la Dirección General de Inteligencia GST (DGGI, por sus siglas en inglés) de la India ha estado investigando la cuantía y la naturaleza de los servicios prestados por las sedes corporativas de varias aerolíneas internacionales, incluida British Airways, a sus sucursales indias. A 30 de junio de 2024 y hasta la fecha de estos estados financieros, las investigaciones de la DGGI están en curso.

## Pilar 2 – Reforma del tipo impositivo mínimo efectivo

El Grupo está sujeto al impuesto mínimo global complementario en virtud de la legislación fiscal del Pilar 2, efectiva para el Grupo a partir del 1 de enero de 2024. Cualquier impuesto complementario se refiere principalmente a las operaciones del Grupo en Irlanda, donde el tipo impositivo legal es del 12,5%.

El Grupo ha aplicado una desgravación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los efectos del impuesto complementario y lo contabiliza como impuesto corriente cuando se produce.

Las principales jurisdicciones en las que opera el Grupo, Reino Unido e Irlanda aprobaron legislación en 2023 y, aunque España aprobó un proyecto de ley el 4 de junio de 2024 para adoptar la legislación del Pilar 2, este no se ha promulgado de forma sustantiva aún. Como resultado de la legislación irlandesa, las operaciones irlandesas del Grupo serán responsables de cualquier impuesto complementario, en lugar de la sociedad matriz última. A 30 de junio de 2024, la obligación del Grupo por el impuesto complementario no era material.

## Pasivos contingentes relacionados con impuestos

A 30 de junio de 2024, el Grupo tiene determinados pasivos contingentes que podrían estimarse de forma fiable, en relación con todos los impuestos, por importe de 126 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 110 millones de euros), excluyendo la cuestión relacionada con el IVA de IAG Loyalty (que se explica más adelante). Aunque el Grupo no considera probable que se produzcan pérdidas significativas en estos asuntos, dada la incertidumbre inherente asociada a los litigios y las auditorías fiscales, no existen garantías de que no se produzcan pérdidas significativas. Dado que el Grupo considera que sus posibilidades de éxito en cada uno de estos asuntos son más probables que improbables, no ha considerado adecuado registrar una provisión para estos importes. En los pasivos contingentes relacionados con impuestos se incluyen los siguientes:

### Ganancia derivada de la fusión

Tras las inspecciones fiscales relativas al periodo de 2011 a 2014, las autoridades fiscales españolas emitieron un acuerdo de liquidación relativo al impuesto sobre sociedades a la Sociedad en relación con la fusión que se llevó a cabo en 2011 entre British Airways e Iberia (la "Fusión"). La exposición máxima en este caso es de 102 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 100 millones de euros), siendo éste el importe incluido en el acuerdo de liquidación así como una estimación de los intereses devengados en relación con el acuerdo de liquidación hasta el 30 de junio de 2024.

La Sociedad presentó una reclamación ante el Tribunal Económico-Administrativo Central ("TEAC"). El 23 de octubre de 2019, el TEAC falló a favor de las autoridades fiscales españolas. La Sociedad 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. Para asistirle en sus deliberaciones sobre la posible existencia, o no, de una ganancia derivada de la Fusión, el 15 de septiembre de 2023, la Audiencia Nacional encargó a un experto contable independiente un informe sobre la base contable adecuada. A 30 de junio de 2024 y hasta la fecha de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, la Audiencia Nacional no se ha pronunciado sobre la existencia, o no, de una ganancia derivada de la Fusión. La Sociedad no espera que se celebre la vista de este caso en la Audiencia Nacional hasta la segunda mitad de 2025, como pronto.

La Sociedad cuestiona los argumentos técnicos del acuerdo de liquidación y el fallo del TEAC. Basándose en asesoramiento jurídico y en la opinión de un experto contable externo, la Sociedad cree que tiene argumentos sólidos para apoyar su alegación. La Sociedad no considera necesario registrar una provisión por este concepto y, por consiguiente, ha reconocido este asunto como un pasivo contingente.

En caso de que el recurso ante la Audiencia Nacional no prosperase, la Sociedad reevaluaría su posición y, en consecuencia, su tratamiento contable.

En el contexto de las mencionadas inspecciones fiscales, las autoridades fiscales españolas llegaron a una conclusión sobre el valor del negocio de Iberia en el marco de la Fusión. Esta valoración fue impugnada por la Sociedad en un expediente separado, en el que no se adeuda ningún impuesto. La Sociedad considera que existen argumentos técnicos a favor de un valor más elevado, lo que reduciría indirectamente la cuantía de la ganancia derivada de la fusión evaluada en el litigio descrito anteriormente. El 18 de enero de 2024, la Audiencia Nacional notificó su sentencia dictada el 13 de diciembre de 2023, por la que fallaba a favor de las autoridades fiscales españolas en relación con la valoración del negocio de Iberia dentro de la Fusión. El 28 de febrero de 2024, la Sociedad presentó una solicitud de recurso contra la sentencia ante el Tribunal Supremo en España. La Sociedad no espera recibir una decisión del Tribunal Supremo sobre su solicitud de recurso hasta el primer semestre de 2025. Si finalmente prosperara el recurso sobre este asunto, se reduciría la exposición de la ganancia derivada de la fusión descrita anteriormente.

## IVA de IAG Loyalty

Como ya se publicó en el Informe y cuentas anuales de 2023, y hasta la fecha del presente informe, la Agencia tributaria británica (HMRC, por sus siglas en inglés) ha estado considerando: (i) la contabilidad del IVA adecuada que debe aplicar Avios Group (AGL) Limited, una empresa controlada del Grupo que opera como IAG Loyalty; y (ii) la validez de un fallo histórico (el “Fallo”) emitido por la Agencia tributaria británica para el Grupo. Como resultado, la Agencia tributaria británica, desde marzo de 2022, ha emitido liquidaciones de IVA a IAG Loyalty con respecto a periodos históricos para los 31 meses finalizados en septiembre de 2020, que ascienden a 247 millones de euros (209 millones de libras esterlinas). Estas liquidaciones se emiten para proteger la posición de la Agencia tributaria británica con respecto a los periodos históricos que puedan prescribir. Estas liquidaciones son abonables si la Agencia tributaria británica emite una resolución coherente con la metodología aplicada en la determinación de las liquidaciones de IVA emitidas hasta la fecha y solicita el pago.

Durante el segundo trimestre de 2023, la Agencia tributaria británica compartió con el Grupo su nueva opinión sobre la contabilidad del IVA adecuada. La nueva opinión de la Agencia tributaria británica afirma que los cargos efectuados por IAG Loyalty son por la participación/afiliación al programa Avios y que los cargos asociados están sujetos a IVA. Esta nueva opinión difiere del enfoque actual de la contabilidad del IVA de IAG Loyalty, que se basa en el Fallo emitido por la Agencia tributaria británica. En consecuencia, IAG Loyalty contabiliza el IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios, la gran mayoría de los cuales son vuelos con un tipo impositivo de cero. La nueva opinión de la Agencia tributaria británica excluye cualquier consideración sobre la validez del Fallo.

A la fecha del presente informe, aunque la Agencia tributaria británica no ha actualizado su nueva opinión y no ha emitido una decisión definitiva sobre la contabilidad del IVA adecuada, el Grupo ha revisado la nueva opinión de la Agencia tributaria británica con sus asesores legales y fiscales y considera que la contabilidad del IVA en función de la naturaleza de los productos de canje por los que se canjean los Avios sigue siendo adecuada. El Grupo espera que la Agencia tributaria británica emita una decisión en lo que resta de 2024.

Para el caso de que la Agencia tributaria británica emita una decisión sobre el tratamiento adecuado del IVA que coincida con su nueva opinión, o adopte una opinión alternativa que difiera de otro modo del enfoque actual del Grupo en materia de contabilidad del IVA, el Grupo se reserva el derecho de recurrir el caso ante el Tribunal de Primera Instancia (Tributario) de Reino Unido.

Si bien el Grupo ha seguido dialogando con la Agencia tributaria británica sobre los hechos subyacentes, las circunstancias y el análisis técnico de la contabilidad del IVA adecuada que aplicar, la Agencia tributaria británica ha notificado a IAG Loyalty, durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, que su análisis provisional en curso, que no constituye una decisión, es que el Fallo ha dejado de tener efecto desde 2012, como muy tarde. El Grupo, habiendo revisado la situación junto con sus asesores legales y fiscales, considera que puede esperar de manera legítima que puede basarse en el Fallo. Para el caso de que la Agencia tributaria británica emita una decisión sobre la validez del Fallo que coincida con su actual análisis provisional en curso, el Grupo se reserva el derecho de solicitar una Revisión Judicial ante el Tribunal Superior del Reino Unido, sobre si la Agencia tributaria británica actuó legalmente al afirmar que el Fallo había decaído con efecto retroactivo y si IAG Loyalty podía esperar de manera legítima que podía basarse en el Fallo. El Grupo espera que la Agencia tributaria británica emita una decisión sobre la validez del Fallo en lo que queda de 2024.

En la fecha del presente informe, el Grupo está recopilando y evaluando toda la información relevante para el inicio de los potenciales litigios mencionados anteriormente, lo que se conoce como proceso de recopilación de datos. El Grupo espera que el proceso de recopilación de datos concluya en lo que queda de 2024.

Si bien a la fecha del presente informe el Grupo no ha abonado ningún importe a la Agencia tributaria británica en relación con las liquidaciones de la Agencia tributaria británica, en caso de que el Grupo tenga que llevar el asunto ante el Tribunal de Primera Instancia (Tributario), el Grupo tendrá que pagar a la Agencia tributaria británica, sin admisión de responsabilidad, el importe total de las liquidaciones emitidas al Grupo en esa fecha, que será recuperable, en parte o en su totalidad, en caso de que el Grupo gane el correspondiente litigio. El plazo de dichos pagos dependerá de las conversaciones en curso con la Agencia tributaria británica.

Para el periodo comprendido entre marzo de 2018 y el 30 de junio de 2024, el Grupo considera que la horquilla de posibles exposiciones, y en consecuencia la horquilla de posibles pagos, en relación con este asunto se sitúa entre cero euros y 710 millones de euros (entre cero libras esterlinas y 600 millones de libras esterlinas), excluidos los potenciales intereses asociados y sanciones. El extremo superior de esta horquilla se ha determinado aplicando la misma metodología que la aplicada en las citadas liquidaciones emitidas hasta la fecha del presente informe. De estos importes, el Grupo espera que entre cero euros y 260 millones de euros (entre cero libras esterlinas y 220 millones de libras esterlinas) sean recuperables como IVA soportado por determinadas filiales del Grupo, predominantemente por British Airways.

En el Informe y cuentas anuales de 2023, publicado el 5 de marzo de 2024, el Grupo, habiendo revisado la situación junto con sus asesores legales y fiscales, no consideraba probable que se produjera un resultado adverso del litigio. Aunque el Grupo está llevando a cabo el mencionado proceso de recopilación de datos, los Consejeros siguen considerando que a 30 de junio de 2024 y hasta la fecha del presente informe que no es probable que se produzca un resultado adverso y que cualquier obligación que pudiera surgir en el futuro podría conllevar desenlaces muy variados. En consecuencia, el Grupo no considera oportuno registrar ninguna provisión por este concepto a 30 de junio de 2024.



## 7 BENEFICIO POR ACCIÓN Y CAPITAL

Millones	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas empleadas para beneficio básico por acción	<b>4.918</b>	4.950
Supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles	<b>245</b>	245
Programas de retribución a empleados basados en acciones dilutivos pendientes	<b>113</b>	102
Número medio ponderado de acciones ordinarias empleadas para beneficio diluido por acción	<b>5.276</b>	5.297
	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Céntimos de €		
Beneficio básico por acción	<b>18,4</b>	18,6
Beneficio diluido por acción	<b>17,3</b>	17,6

El número de acciones ordinarias emitidas a 30 de junio de 2024 era de 4.971.476.010 (31 de diciembre de 2023: 4.971.476.010) con un valor nominal de 0,10 euros cada una.

El efecto del supuesto de conversión de la emisión de bonos convertibles de IAG por valor de 825 millones de euros con vencimiento en 2028 y de los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes tiene un efecto dilutivo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024 y el semestre finalizado el 30 de junio de 2023, debido al beneficio después de impuestos registrado en los periodos.

## 8 DIVIDENDOS

El Consejo de Administración propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 3 céntimos de euro por acción el 1 de agosto de 2024 (30 de junio de 2023: cero euros). Será pagadero a partir del 9 de septiembre de 2024 a los accionistas inscritos en el registro a 6 de septiembre de 2024. Este dividendo a cuenta por importe de 147 millones de euros no se ha reconocido como pasivo en los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados. Se reconocerá en el patrimonio neto total en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

La capacidad futura del Grupo para distribuir dividendos depende de las necesidades de liquidez y las reservas distribuibles de las compañías operadoras principales del Grupo, así como de su capacidad para pagar dividendos a la Sociedad, junto con las reservas distribuibles y la liquidez de la Sociedad.

A 30 de junio de 2024, el Grupo no tenía restricciones sobre el pago de dividendos de las principales compañías operadoras del Grupo a la Sociedad, salvo en el caso de British Airways, que acordó con el Administrador de su principal plan de pensiones de prestación definida británico (NAPS, por sus siglas en inglés), en el marco de la valoración trienal a 31 de marzo de 2021, que siempre que el plan se encuentre en déficit teórico, cualquier dividendo abonado a IAG a partir del 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2024 dará lugar a una aportación al plan de pensiones del 50% del importe del dividendo. Para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 30 de septiembre de 2025, cualquier dividendo que supere el 50% del beneficio después de impuestos de British Airways dará lugar a una aportación al plan de pensiones del 50% del importe del dividendo que supere el 50% del beneficio después de impuestos. A 30 de junio de 2024, NAPS se encontraba en superávit teórico, y cualquier dividendo que British Airways pagara a IAG no daría lugar a un pago a NAPS a menos que NAPS volviera a entrar en déficit teórico. Para más información sobre las restricciones de dividendos de British Airways acordadas con NAPS, véase la nota 34a del Informe y cuentas anuales de 2023.

## 9 INMOVILIZADO MATERIAL, ACTIVOS INTANGIBLES Y ACTIVOS POR DERECHO DE USO

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Total inmovilizado material	Activos intangibles <sup>2</sup>
Valor neto contable a 1 de enero de 2024	11.242	8.534	19.776	3.332
Altas	1.315	406	1.721	220
Modificaciones	-	160	160	-
Bajas	(426)	-	(426)	-
Reclasificaciones <sup>1</sup>	469	(469)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(473)	(560)	(1.033)	(107)
Movimientos por cambio de divisas	179	95	274	29
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2024</b>	<b>12.306</b>	<b>8.166</b>	<b>20.472</b>	<b>3.474</b>

Millones de euros	Otro inmovilizado material	Activos por derecho de uso	Total inmovilizado material	Activos intangibles <sup>2</sup>
Valor neto contable a 1 de enero de 2023	9.649	8.697	18.346	3.149
Altas	1.156	141	1.297	129
Modificaciones	-	114	114	-
Bajas	(202)	-	(202)	(1)
Reclasificaciones <sup>1</sup>	181	(181)	-	-
Gasto por depreciación y amortización	(374)	(519)	(893)	(90)
Movimientos por cambio de divisas	161	105	266	27
Valor neto contable a 30 de junio de 2023	10.571	8.357	18.928	3.214

1 Se reclasificaron importes con un valor neto contable de 469 millones de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2023: 181 millones de euros) de Activos por derecho de uso a Inmovilizado material en propiedad al cancelarse los respectivos arrendamientos. Los activos reclasificados están relacionados con arrendamientos con opción de compra que fueron reclasificados a Activos por derecho de uso cuando se realizó la transición a la NIIF 16, para los cuales el Grupo había continuado cargando la depreciación a lo largo de la vida útil esperada de la aeronave, incluyendo la opción de compra.

2 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de los derechos de ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. Se han reclasificado de Activos intangibles por importes de 577 millones de euros y 543 millones de euros a 1 de enero de 2024 y 30 de junio de 2023, respectivamente.

A 30 de junio de 2024, había préstamos bancarios y otros del Grupo avalados con activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.106 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.736 millones de euros).

Las inversiones en inmovilizado autorizadas y contratadas pero no previstas en las cuentas ascienden a 12.067 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 12.706 millones de euros). La mayoría de los compromisos de compra de inmovilizado se refieren a la flota y están denominados en dólares estadounidenses, por lo que están expuestos al efecto de los tipos de cambio de moneda extranjera.

## 10 OTRAS INVERSIONES EN PATRIMONIO

Otras inversiones en patrimonio comprende lo siguiente:

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Valores no cotizados	179	188
	179	188

### Inversión en Air Europa Holdings

De acuerdo con el enfoque adoptado a 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha designado su inversión en Air Europa Holdings como valorada a valor razonable con cambios en Otro resultado global. A 30 de junio de 2024, el Grupo determinó el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings usando tanto el enfoque de mercado como el enfoque del beneficio generado, de tal modo que el Grupo empleó tanto datos de mercado observables como datos no observables. El valor razonable se determinó considerando a Air Europa Holdings de forma independiente, sin tener en cuenta las sinergias potenciales que podrían obtenerse si el Grupo pudiera adquirir el control de las operaciones de Air Europa Holdings. El valor razonable resultante a 30 de junio de 2024 era de 130 millones de euros, lo que representa un incremento de 1 millón de euros desde el 1 de enero de 2024, que se ha registrado en Otro resultado global.

Para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings a 30 de junio de 2024, el Grupo utilizó los siguientes datos no observables relevantes: (i) una tasa de crecimiento anual compuesta de los ingresos del 3,8%; (ii) un rango de EBITDA del 3,6% al 6,5%; y (iii) una tasa de descuento antes de impuestos ajustada al riesgo del 13,7%.

## 11 DEUDAS FINANCIERAS

Millones de euros	A 30 de junio de 2024			A 31 de diciembre de 2023 <sup>1</sup>		
	Corrientes	No corrientes	Total	Corrientes	No corrientes	Total
Préstamos bancarios y otros	616	1.298	1.914	113	1.840	1.953
Emisión de bonos convertibles <sup>1</sup>	765	-	765	735	-	735
Pasivos por financiación de activos	323	4.526	4.849	303	4.124	4.427
Pasivos por arrendamientos	1.494	7.093	8.587	1.826	7.141	8.967
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	3.198	12.917	16.115	2.977	13.105	16.082

1 El total de deudas financieras a 31 de diciembre de 2023 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual, en la cual el componente no corriente del bono convertible con vencimiento en 2028, por importe de 726 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, se ha reclasificado como un pasivo corriente. Para más información, véanse las notas 1 y 19.

Los préstamos bancarios y otros préstamos son pagaderos hasta el año 2029. Existen préstamos a largo plazo del Grupo por importe de 4.909 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.516 millones de euros) garantizados por activos de flota en propiedad con un valor neto contable de 5.106 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.736 millones de euros). Los pasivos por financiación de activos están garantizados en todos los casos por aeronaves asociadas u otro inmovilizado material.

### Detalles sobre la emisión de bonos convertibles con vencimiento en 2028

Esta emisión de bonos convertibles otorga a los titulares protección frente al pago de dividendos y comprende un total de 244.850.715 opciones al inicio y a 30 de junio de 2024 para convertir los títulos en acciones ordinarias de IAG. El Grupo también dispone de una opción para reembolsar la emisión de bonos convertibles en efectivo, en su totalidad o en parte, en el caso de que los titulares ejerciten su derecho a convertir los bonos en acciones ordinarias de IAG.

La emisión de bonos convertibles se registra a su valor razonable, que a 30 de junio de 2024 ascendía a 765 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 735 millones de euros), lo que constituye un aumento de 30 millones de euros desde el 1 de enero de 2024. De este aumento, el gasto incluido en Otro resultado global relacionado con el riesgo crediticio de los bonos convertibles fue de 25 millones de euros y el gasto reconocido en Gastos financieros en la Cuenta de resultados atribuible a los cambios en las condiciones de mercado fue de 5 millones de euros.

### Información complementaria - Comunicación de las obligaciones contractuales de arrendamiento

La siguiente tabla proporciona información complementaria relativa a las obligaciones contractuales de arrendamiento totales del Grupo, desglosadas entre arrendamientos operativos y financieros que se contabilizan dentro de Pasivos por arrendamiento y los acuerdos contractuales de arrendamiento contabilizados como Pasivos por financiación de activos que no reúnen los requisitos de un pasivo por arrendamiento con arreglo a las NIIF. Aunque la distinción entre arrendamientos operativos y financieros no se aplica a los arrendatarios con arreglo a las NIIF, la tabla que figura a continuación desagrega los arrendamientos operativos y financieros en función de sus definiciones contractuales y es coherente con las definiciones aplicadas a los arrendadores con arreglo a las NIIF. El Grupo considera que esta desagregación de los Pasivos por arrendamientos es útil para los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la estructura de financiación que ha suscrito el Grupo.

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Pasivos por arrendamientos totales <sup>1</sup>	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2024	6.460	2.507	<b>8.967</b>	4.427	<b>13.394</b>
Altas y modificaciones de arrendamientos	530	8	<b>538</b>	522	<b>1.060</b>
Amortizaciones y gastos por intereses	(466)	(623)	<b>(1.089)</b>	(186)	<b>(1.275)</b>
Otros	181	(10)	<b>171</b>	86	<b>257</b>
<b>30 de junio de 2024</b>	<b>6.705</b>	<b>1.882</b>	<b>8.587</b>	<b>4.849</b>	<b>13.436</b>
Amortizaciones de principal en actividades de financiación	466	626	<b>1.092</b>	193	<b>1.285</b>
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	205	40	<b>245</b>	86	<b>331</b>
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo <sup>2,3</sup>	671	666	<b>1.337</b>	279	<b>1.616</b>

  

Millones de euros	Arrendamientos operativos	Arrendamientos financieros	Pasivos por arrendamientos totales <sup>1</sup>	Pasivos por financiación de activos	Total
1 de enero de 2023	6.204	3.415	9.619	3.819	13.438
Altas y modificaciones de arrendamientos	258	13	271	615	886
Amortizaciones y gastos por intereses	(475)	(350)	(825)	(122)	(947)
Otros	(37)	(83)	(120)	(106)	(226)
30 de junio de 2023	5.950	2.995	8.945	4.206	13.151
Amortizaciones de principal en actividades de financiación	475	364	839	129	968
Amortizaciones de intereses en actividades de explotación	188	41	229	73	302
Amortizaciones totales en el Estado de flujos de efectivo <sup>2,3</sup>	663	405	1.068	202	1.270

1 Tras la transición a la NIIF 16 el 1 de enero de 2019, todos los arrendamientos financieros se incluyeron como Pasivos por arrendamiento.

2 Incluye tanto el reembolso del principal como de los intereses.

3 Excluye los flujos de efectivo asociados a los arrendamientos de bajo valor y los pagos variables por arrendamiento que el Grupo no reconoce dentro de los pasivos por arrendamiento.

## 12 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

### a Activos y pasivos financieros por categoría

A continuación, se muestra el detalle de instrumentos financieros del Grupo a 30 de junio de 2024 y 31 de diciembre de 2023 por naturaleza y clasificación a efectos de medición:

A 30 de junio de 2024

Activos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en Otro resultado global	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Activos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	179	-	-	<b>179</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	94	-	<b>94</b>
Otros activos no corrientes	221	-	-	732	<b>953</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.927	-	-	-	<b>1.927</b>
Otros activos corrientes	705	-	-	1.290	<b>1.995</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	228	-	<b>228</b>
Otros depósitos remunerados a corto plazo	1.983	-	-	-	<b>1.983</b>
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.715	-	-	-	<b>7.715</b>
Pasivos financieros					
Millones de euros	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados	Pasivos no financieros	Valor contable por partida del balance de situación	
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	-	7.093	-	-	<b>7.093</b>
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	-	5.824	-	-	<b>5.824</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	37	-	<b>37</b>
Otros pasivos a largo plazo	-	272	-	79	<b>351</b>
<b>Pasivos corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos	-	1.494	-	-	<b>1.494</b>
Componente corriente de la deuda a largo plazo	-	939	765	-	<b>1.704</b>
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	5.875	-	406	<b>6.281</b>
Instrumentos financieros derivados	-	-	183	-	<b>183</b>

A 31 de diciembre de 2023

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		
<b>Activos no corrientes</b>					
Otras inversiones en patrimonio	-	188	-	-	188
Instrumentos financieros derivados	-	-	42	-	42
Otros activos no corrientes <sup>2</sup>	211	-	-	551	762
<b>Activos corrientes</b>					
Deudores comerciales	1.559	-	-	-	1.559
Otros activos corrientes <sup>2</sup>	545	-	-	1.276	1.821
Instrumentos financieros derivados	-	-	81	-	81
Depósitos remunerados a corto plazo	1.396	-	-	-	1.396
Efectivo y activos líquidos equivalentes	5.441	-	-	-	5.441

Millones de euros	Pasivos financieros			Pasivos no financieros	Valor contable total por partida del balance de situación
	Coste amortizado	Valor razonable en la Cuenta de resultados			
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos		7.141	-	-	7.141
Deudas financieras remuneradas a largo plazo <sup>1</sup>		5.964	-	-	5.964
Instrumentos financieros derivados		-	106	-	106
Otros pasivos a largo plazo		151	-	68	219
<b>Pasivos corrientes</b>					
Pasivos por arrendamientos		1.826	-	-	1.826
Componente corriente de la deuda a largo plazo <sup>1</sup>		416	735	-	1.151
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		5.198	-	392	5.590
Instrumentos financieros derivados		-	461	-	461

1 El total de deudas financieras de 2023 incluye una reclasificación para ajustarse a la presentación del periodo actual, en la cual el componente no corriente del bono convertible con vencimiento en 2028, por importe de 726 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, se ha reclasificado como un pasivo corriente. Para más información, véanse las notas 1 y 19.

2 Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación de los derechos de ETS de Activos intangibles a Activos relacionados con el carbono y otros activos. A 31 de diciembre de 2023, se han reclasificado importes de 330 millones de euros y 247 millones de euros a Otros activos no corrientes y Otros activos corrientes, respectivamente. Para más información, véanse las notas 1 y 19.

## 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 inversiones en patrimonio y deudas financieras remuneradas cotizadas. El valor razonable de los pasivos financieros y los activos financieros incorpora, respectivamente, el riesgo crediticio propio y el riesgo crediticio de contraparte.

Nivel 2: Datos 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 específicas de entidades.

Los instrumentos derivados se valoran a partir del valor de mercado de los instrumentos con términos y condiciones similares usando modelos de precios futuros, que incluyen tipos de cambio a plazo, tipos de interés a plazo, curvas de combustible a plazo y los correspondientes datos de superficies de volatilidad en la fecha de balance. La determinación del valor razonable de los activos y pasivos financieros derivados se detalla en el Informe y cuentas anuales de 2023.

El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo, excluidos los pasivos por arrendamientos, se determina descontando los flujos de efectivo contractuales restantes a los tipos de interés de mercado relevantes en la fecha de balance. El valor razonable de las deudas financieras remuneradas del Grupo se ajusta en función del riesgo crediticio propio.

Nivel 3: Datos 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 efectivo por dividendos que se prevé que generen los activos asociados. Para más información acerca de la metodología empleada para determinar el valor razonable de la inversión en Air Europa Holdings, véase la nota 10.

El valor razonable del efectivo y activos líquidos equivalentes, otros depósitos remunerados a corto plazo, deudores comerciales, otros activos corrientes y acreedores comerciales 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 30 de junio de 2024 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	1	-	178	179	<b>179</b>
Otros activos financieros no corrientes	-	3	-	3	<b>18</b>
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	322	-	322	<b>322</b>
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.469	4.338	-	6.807	<b>7.528</b>
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	220	-	220	<b>220</b>

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 228 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 183 millones de euros.

Los valores contables y los valores razonables de los activos y pasivos financieros del Grupo a 31 de diciembre de 2023 se detallan a continuación:

Millones de euros	Valor razonable				Valor contable
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total	Total
<b>Activos financieros</b>					
Otras inversiones en patrimonio	1	-	187	188	188
Otros activos financieros no corrientes	-	12	-	12	25
Activos financieros derivados <sup>1</sup>	-	123	-	123	123
<b>Pasivos financieros</b>					
Deudas financieras remuneradas	2.429	4.064	-	6.493	7.115
Pasivos financieros derivados <sup>2</sup>	-	567	-	567	567

1 La parte a corto plazo de los activos financieros derivados es de 81 millones de euros.

2 La parte a corto plazo de los pasivos financieros derivados es de 461 millones de euros.

No se produjeron traspasos entre los niveles jerárquicos de valor razonable durante el periodo. Los activos financieros, otros instrumentos de patrimonio, pasivos financieros y activos y pasivos financieros derivados se miden a valor razonable en los estados financieros consolidados. Las deudas financieras remuneradas, a excepción de la emisión de bonos convertibles por valor de 825 millones de euros y con vencimiento en 2028 que se mide a valor razonable, 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	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Saldo inicial del periodo	<b>187</b>	55
Altas	<b>1</b>	5
Transferencias a activos financieros de Nivel 1	-	(1)
(Pérdidas)/ganancias netas reconocidas en Otro resultado global	<b>(11)</b>	128
Movimientos por cambio de divisas	<b>1</b>	-
<b>Saldo final del periodo</b>	<b>178</b>	187

## 13 PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, se realizaron 27.040.505 concesiones en virtud del Plan de Acciones Restringidas (*Restricted Share Plan*) del Grupo a altos ejecutivos clave y miembros elegidos de la dirección. El valor razonable de las acciones concedidas liquidadas mediante instrumentos de patrimonio es el precio de las acciones en la fecha en las que se conceden. El Grupo liquida las obligaciones fiscales de los empleados derivadas de la emisión de las acciones directamente con la autoridad fiscal correspondiente en efectivo y un número equivalente de acciones es retenido por el Grupo en el momento de la concesión.

El Grupo también concedió acciones en el marco del Plan de Diferimiento de Incentivos (*Incentive Award Deferral Plan*) y del Plan de Incentivos *Full Potential* del Grupo durante el periodo, en virtud de los cuales se concedieron 464.685 y 799.780 acciones condicionales, respectivamente.

## 14 OBLIGACIONES POR PRESTACIONES AL PERSONAL

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

APS se cerró a nuevos miembros en 1984 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.

NAPS está cerrado a nuevos miembros desde 2003, y a devengos futuros desde 2018. Tras el cierre, las pensiones diferidas de los participantes se incrementan 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 británico).

Cada tres años, los Administradores de APS y NAPS llevan a cabo valoraciones actuariales que posteriormente se acuerdan con British Airways para determinar las aportaciones en efectivo y los planes de pago de déficit hasta la siguiente fecha de valoración, además de para garantizar que los planes de pensiones cuentan con suficientes fondos disponibles para atender los futuros pagos de prestaciones a los miembros. Estas valoraciones actuariales se elaboran usando los principios definidos en la legislación sobre pensiones del Reino Unido. Esta difiere de la valoración de la NIC 19 "Retribuciones a empleados", que se utiliza para calcular las pensiones de la Cuenta de resultados y el Balance de situación y emplea un enfoque general basado en la mejor estimación. Las diferencias en la finalidad y los principios dan lugar a la utilización de supuestos diferentes y, por lo tanto, a una estimación diferente de las obligaciones y los niveles de financiación.

A 30 de junio de 2024 las valoraciones trienales de 31 de marzo de 2024 de APS y NAPS no se habían finalizado, y, en consecuencia, las últimas evaluaciones actuariales realizadas a 31 de marzo de 2021 arrojaron un superávit teórico de 343 millones de euros (295 millones de libras esterlinas) para APS y un déficit teórico de 1.887 millones de euros (1.650 millones de libras esterlinas) para NAPS. Las valoraciones actuariales realizadas para APS y NAPS difieren de la valoración realizada según la NIC 19 "Retribuciones a empleados" a 30 de junio de 2024, debido principalmente a diferencias temporarias en las fechas de medición y a los supuestos específicos de los planes usados en la valoración actuarial llevada a cabo a 31 de marzo de 2021 frente a los requerimientos de la NIC 19 usados en los supuestos de valoración contable a fecha de este informe.

### Pagos en efectivo y acuerdos de financiación

Los pagos en efectivo a planes de pensiones comprenden aportaciones del empleador normales del Grupo y aportaciones de déficit basadas en el plan de pago del déficit acordado con NAPS. El total de pagos en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, neto de costes por servicios realizados por el Grupo, ascendió a 1 millón de euros (semestre finalizado el 30 de junio de 2023: 20 millones de euros). El Grupo prevé abonar un total de 1 millón de euros en aportaciones del empleador a APS y NAPS durante el semestre que finaliza el 31 de diciembre de 2024.

### Aportaciones al pago del déficit y aportaciones al pago del déficit aplazadas

En la fecha de la valoración actuarial, el 31 de marzo de 2021, el déficit actuarial de NAPS era de 1.887 millones de euros. Con el fin de abordar el déficit del plan, el Grupo se ha comprometido a realizar pagos por aportaciones hasta el 31 de mayo de 2032. El plan de aportaciones al déficit incluye un mecanismo de protección de sobrefinanciación, basado en la metodología empleada en la valoración trienal para las mediciones del déficit, por el cual las aportaciones al déficit se suspenden si la posición de financiación alcanza el 100%, incluyendo un mecanismo para que las aportaciones se retomen si el nivel de aportaciones baja del 100% subsecuentemente, o hasta aquel momento en el que el nivel de financiación alcance el 100%.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, la posición de financiación de NAPS superaba el 100% y, por consiguiente, las aportaciones al déficit se suspendieron. A 30 de junio de 2024, la valoración del nivel de financiación incorpora estimaciones prospectivas significativas de tal forma que actualmente el Grupo no espera realizar más aportaciones al déficit. Debido a la naturaleza a largo plazo del plan NAPS, estas estimaciones están sujetas a incertidumbre y por lo tanto no se puede garantizar que no se vayan a retomar las aportaciones al déficit en el futuro o que no se vayan a incorporar aportaciones al déficit adicionales en las valoraciones actuariales trienales futuras.

## Activos del plan

Millones de euros	A 30 de junio de 2024			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1, 3</sup>	5.952	16.193	423	<b>22.568</b>
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(5.878)	(14.097)	(570)	<b>(20.545)</b>
Activo/(pasivo) de pensiones neto	74	2.096	(147)	<b>2.023</b>
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(18)	(524)	(3)	<b>(545)</b>
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(10)	<b>(10)</b>
<b>A 30 de junio de 2024</b>	<b>56</b>	<b>1.572</b>	<b>(160)</b>	<b>1.468</b>
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				<b>1.642</b>
Obligaciones de retribuciones a empleados				<b>(174)</b>
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				<b>1.468</b>

Millones de euros	A 31 de diciembre de 2023			
	APS	NAPS	Otros	Total
Activos del plan a valor razonable <sup>1</sup>	6.070	16.724	393	23.187
Valor actual de los pasivos del plan <sup>1</sup>	(6.048)	(14.644)	(547)	(21.239)
Activo/(pasivo) de pensiones neto	22	2.080	(154)	1.948
Efecto del techo de activos <sup>2</sup>	(7)	(728)	-	(735)
Otras obligaciones de retribuciones a empleados	-	-	(8)	(8)
A 31 de diciembre de 2023	15	1.352	(162)	1.205
Representado por:				
Activos derivados de retribuciones a empleados				1.380
Obligaciones de retribuciones a empleados				(175)
Activos netos derivados de retribuciones a empleados				1.205

- 1 Incluye Aportaciones Voluntarias Adicionales (AVC, por sus siglas en inglés), que los Administradores mantienen como activos para garantizar retribuciones adicionales por aportación definida para aquellos miembros que elijan realizar dichas AVC. A 30 de junio de 2024, dichos activos tenían un valor de 325 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 322 millones de euros) con el importe correspondiente registrado en los pasivos del plan.
- 2 Tanto APS como 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 en relación tanto con los activos netos de pensiones como con los niveles mínimos de financiación contractuales en el futuro. El 22 de noviembre de 2023, el Gobierno británico anunció su intención de reducir el tipo de las retenciones de impuestos a cargo del Administrador del 35% al 25%. Este cambio se promulgó sustancialmente el 11 de marzo de 2024. El impacto resultante en el techo de activos supuso una reducción de 215 millones de euros (184 millones de libras esterlinas), con el correspondiente aumento de los activos netos derivados de retribuciones a empleados.
- 3 A 30 de junio de 2024, el valor razonable de los activos afectos a planes incluye 2.000 millones de euros de participaciones no cotizadas y activos alternativos cuyo valor razonable se ha determinado recurriendo a las valoraciones más recientes realizadas por terceros. Las fechas de estas valoraciones generalmente son anteriores a la fecha de cierre y se han ajustado por los movimientos de efectivo entre la fecha de la valoración y la fecha de cierre. Generalmente el enfoque de valoración y los datos de estas inversiones no abarcan hasta la fecha de cierre a menos que existan indicios de movimientos de mercado importantes.

### Supuestos sobre las obligaciones de los planes

A 30 de junio de 2024, se revisaron y actualizaron los supuestos empleados para determinar las obligaciones derivadas de los planes APS y NAPS con el fin de reflejar las condiciones de mercado en dicha fecha. Los supuestos principales empleados fueron los siguientes:

Porcentaje anual	A 30 de junio de 2024		A 31 de diciembre de 2023	
	APS	NAPS	APS	NAPS
Tasa de descuento	<b>5,10</b>	<b>5,15</b>	4,50	4,55
Tasa de incremento del salario pensionable	<b>3,35</b>	-	3,20	-
Tasa de incremento de pensiones en curso de pago	<b>3,35</b>	<b>2,80</b>	3,20	2,65
Inflación (Índice de Precios Minoristas)	<b>3,35</b>	<b>3,15</b>	3,20	3,00
Inflación (Índice de Precios al Consumo)	<b>2,85</b>	<b>2,80</b>	2,65	2,65

En la nota 34 del Informe y cuentas anuales de IAG para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 se incluye más información sobre la base de los supuestos.



## 15 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 y disputas contractuales	Obligaciones relacionadas con el carbono	Otras provisiones	Total
Valor neto contable a 1 de enero de 2024	2.529	94	735	82	247	53	<b>3.740</b>
Provisiones registradas durante el periodo	318	-	22	8	158	16	<b>522</b>
Reclasificaciones	(17)	-	-	-	-	-	<b>(17)</b>
Utilizadas durante el periodo	(150)	(16)	(21)	(13)	-	(16)	<b>(216)</b>
Extinguidas durante el periodo	-	-	-	-	(231)	-	<b>(231)</b>
Reversión de importes no utilizados	(32)	(1)	-	(9)	(3)	-	<b>(45)</b>
Actualización de descuento	53	-	3	-	-	-	<b>56</b>
Revaluaciones	6	-	-	-	-	-	<b>6</b>
Diferencias por cambio de divisas	54	-	1	1	2	-	<b>58</b>
<b>Valor neto contable a 30 de junio de 2024</b>	<b>2.761</b>	<b>77</b>	<b>740</b>	<b>69</b>	<b>173</b>	<b>53</b>	<b>3.873</b>
Desglose:							
Corrientes	680	55	65	46	47	7	<b>900</b>
No corrientes	2.081	22	675	23	126	46	<b>2.973</b>
	2.761	77	740	69	173	53	<b>3.873</b>

## 16 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), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. Los impactos principales en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se exponen a continuación:

### Riesgo de precios del combustible

El Grupo está expuesto al riesgo derivado del precio del combustible. Con objeto de mitigar este riesgo, dentro de la estrategia de gestión del riesgo de precios del combustible del Grupo se formalizan diversos instrumentos derivados extrabursátiles. La estrategia del Grupo es cubrir una proporción del consumo de combustible previsto para los próximos dos años dentro del perfil de coberturas aprobado.

A 30 de junio de 2024, el valor razonable de estos activos netos por instrumentos derivados era de 121 millones de euros (31 de diciembre de 2023: pasivos netos de 115 millones de euros), lo que representa un aumento de 236 millones de euros desde el 1 de enero de 2024.

### Riesgo de tipos de cambio

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 cada una de las compañías operadoras del Grupo, que son la libra esterlina y el euro. Las divisas en las que están denominadas esas transacciones son, principalmente, el dólar estadounidense, la libra esterlina y el euro. El Grupo aplica una serie de estrategias de cobertura del riesgo de divisa, incluyendo cubrir una parte de sus ventas y compras en moneda extranjera para los siguientes tres años.

A 30 de junio de 2024, el valor razonable de los pasivos netos por instrumentos derivados de moneda extranjera era de 47 millones de euros (31 de diciembre de 2023: pasivos netos de 357 millones de euros), lo que representa una disminución de 310 millones de euros desde el 1 de enero de 2024.

### Riesgo de tipos de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda y los depósitos de efectivo. Con el fin de atenuar el riesgo de tipos de interés, las políticas del Grupo permiten que se contraten un número diverso de instrumentos derivados extrabursátiles.

A 30 de junio de 2024, el valor razonable de los activos netos por instrumentos derivados era de 28 millones de euros (31 de diciembre de 2023: activos netos de 28 millones de euros), en línea con el saldo a 1 de enero de 2024.

### Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de que una contraparte de un instrumento financiero o contrato con clientes incumpla sus obligaciones y provoque una pérdida económica. El Grupo está expuesto al riesgo de crédito en sus actividades de financiación, incluidos los depósitos en bancos y entidades financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros. El Grupo cuenta con políticas y procedimientos para supervisar el riesgo asignando límites a cada contraparte por exposición subyacente y por compañía operadora y formalizando únicamente operaciones con contrapartes con un riesgo de crédito muy bajo.

Al final de cada periodo, el Grupo evalúa el efecto del riesgo de crédito de las contrapartes y el riesgo de crédito propio del Grupo sobre el valor razonable de los derivados y en el caso de surgir ineficiencias, éstas se reconocen inmediatamente en la Cuenta de resultados dentro del epígrafe de Otros gastos no operativos.

## 17 PASIVOS CONTINGENTES

El Grupo se enfrenta a litigios y procedimientos regulatorios en varias jurisdicciones que a 30 de junio de 2024, en aquellos casos en que se podían estimar de forma razonable, excluyendo el caso relativo a la política comercial de equipaje de mano de Vueling que se detalla a continuación, ascendían a 6 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 58 millones de euros). El Grupo no considera probable que se produzca una salida de recursos económicos derivados de estos procedimientos y por lo tanto no se reconoció ninguna provisión.

Los pasivos contingentes asociados con los impuestos sobre sociedades, impuestos diferidos e impuestos indirectos se presentan en la nota 6.

En los pasivos contingentes se incluye lo siguiente:

### Política comercial de equipaje de mano de Vueling

Durante 2023, Vueling recibió varias solicitudes de información del Ministerio de Consumo en España, en relación con su política comercial de equipaje de mano. El 12 de enero de 2024, el Ministerio de Consumo remitió a Vueling un Pliego de Cargos afirmando que la política comercial de equipaje de mano de Vueling vulnera los derechos de los consumidores en virtud del Artículo 47.1 del Real Decreto Legislativo 1/2007 en España.

Posteriormente, el 14 de mayo de 2024, el Ministerio de Consumo emitió a Vueling una Resolución Sancionadora, que abarcaba el periodo de 26 meses hasta el 31 de diciembre de 2023, que reconfirmaba los detalles del Pliego de Cargos y multaba a Vueling. El 14 de junio de 2024, Vueling recurrió la Resolución Sancionadora ante el Ministerio de Consumo, Derechos Sociales y Agenda 2030. La Resolución Sancionadora no es ejecutable hasta el momento en que se reciba una respuesta a las alegaciones asociadas, lo que se espera que ocurra en lo que queda de 2024. Aunque no es material, el Grupo, junto con sus asesores, considera que la divulgación del importe de la multa podría perjudicar seriamente la posición del Grupo en su proceso de recurso en curso.

El Grupo, junto con sus asesores, ha revisado el Pliego de Cargos, la Resolución Sancionadora y la correspondencia del Ministerio de Consumo y considera que tiene argumentos sólidos para apoyar su política comercial de equipaje de mano y no considera probable que se produzca un resultado adverso en el futuro. Por ello, el Grupo no considera oportuno registrar provisión alguna.

## 18 TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

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

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
<b>Ventas de bienes y servicios</b>		
Ventas a empresas asociadas	3	3
Ventas a accionistas significativos	126	142
<b>Compras de bienes y servicios</b>		
Compras a empresas asociadas	30	28
Compras a accionistas significativos	77	69

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

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
	<b>Partidas por cobrar de partes vinculadas</b>	
Importes por cobrar de empresas asociadas	20	18
Importes debidos por accionistas significativos	116	136
<b>Cuentas a pagar a partes vinculadas</b>		
Importes por pagar a empresas asociadas	4	6
Importes debidos a accionistas significativos	24	12

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Grupo no dotó ninguna provisión para pérdidas crediticias previstas en relación con importes adeudados por partes vinculadas (2023: cero).

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

La remuneración de la dirección clave del Grupo es la siguiente:

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
<b>Salario base, honorarios y prestaciones</b>		
<b>Remuneración del Consejo de Administración</b>		
Prestaciones a corto plazo	2	2
Pagos basados en acciones	-	-
<b>Remuneración del Comité de Dirección</b>		
Prestaciones a corto plazo	5	4
Pagos basados en acciones	3	-

Para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Consejo de Administración incluye la remuneración de un Consejero Ejecutivo (30 de junio de 2023: un Consejero Ejecutivo). El Comité de Dirección incluye la remuneración de 11 miembros (30 de junio de 2023: 13 miembros) y excluye la remuneración del Consejero Ejecutivo.

La Sociedad proporciona seguros de vida al Consejero Ejecutivo y a todos los miembros del Comité de Dirección. En el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, la obligación de la Sociedad era de 24.000 euros (2023: 23.000 euros).

A 30 de junio de 2024, el valor de traspaso de las pensiones devengadas cubiertas por planes de prestación definida correspondientes a los miembros actuales del Comité de Dirección ascendía a 4 millones de euros (2023: 3 millones de euros).

A 30 de junio de 2024, no existían préstamos ni operaciones de crédito pendientes de amortizar con Consejeros o ejecutivos del Grupo (2023: cero).

## 19 CAMBIO EN LAS POLÍTICAS CONTABLES

El Grupo ha aplicado las modificaciones de la NIC 1 por primera vez para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, y ha reexpresado el periodo comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2023 para ajustarse a la presentación actual del Balance. Para más información, véase la nota 1.

Aunque el Grupo ha mantenido su política contable para los derechos de emisión, durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, ha cambiado la forma de presentar los activos y pasivos asociados en el Balance y la clasificación asociada en el Estado de flujos de efectivo. Para más información, véase la nota 1.

En las tablas siguientes se resumen los efectos de estos cambios en el Balance a 31 de diciembre de 2023 y en el Estado de flujos de efectivo correspondiente al semestre finalizado el 30 de junio de 2023:

### Balance de situación consolidado (extracto a 31 de diciembre de 2023)

Millones de euros	Publicado	Modificaciones de la NIC 1	Ajustes relacionados con el carbono	Reexpresado
<b>Activos no corrientes</b>				
Activos intangibles	3.909	-	(577)	3.332
Activos relacionados con el carbono y otros activos no corrientes	432	-	330	762
Otros	22.635	-	-	22.635
	<b>26.976</b>	<b>-</b>	<b>(247)</b>	<b>26.729</b>
<b>Activos corrientes</b>				
Activos relacionados con el carbono y otros activos corrientes	1.574	-	247	1.821
Otros	9.130	-	-	9.130
	<b>10.704</b>	<b>-</b>	<b>247</b>	<b>10.951</b>
<b>Total activos</b>	<b>37.680</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>37.680</b>
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>3.278</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.278</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>				
Deudas financieras	13.831	(726)	-	13.105
Otros pasivos no corrientes	3.592	-	-	3.592
	<b>17.423</b>	<b>(726)</b>	<b>-</b>	<b>16.697</b>
<b>Pasivos corrientes</b>				
Deudas financieras	2.251	726	-	2.977
Otros pasivos corrientes	14.728	-	-	14.728
	<b>16.979</b>	<b>726</b>	<b>-</b>	<b>17.705</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>34.402</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>34.402</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>37.680</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>37.680</b>

## Estado de flujos de efectivo consolidado (extracto para el semestre finalizado el 30 de junio de 2023)

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio		
	Publicado	Ajustes relacionados con el carbono	Reexpresado
<b>Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>			
Beneficio de explotación	1.260	-	1.260
Aumento en provisiones (excluyendo obligaciones relacionadas con el carbono)	123	(90)	33
Compra de activos relacionados con el carbono netos de variaciones en las obligaciones relacionadas con el carbono	-	(135)	(135)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	2.836	-	2.836
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.219</b>	<b>(225)</b>	<b>3.994</b>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>			
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	(1.509)	225	(1.284)
Otros flujos de efectivo de las actividades de inversión	(607)	-	(607)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>	<b>(2.116)</b>	<b>225</b>	<b>(1.891)</b>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>			
	<b>(716)</b>	<b>-</b>	<b>(716)</b>
Aumento neto de efectivo y activos líquidos equivalentes	1.387	-	1.387
Diferencias netas por cambio de divisa	145	-	145
Efectivo y activos líquidos equivalentes a 1 de enero	9.196	-	9.196
<b>Efectivo y activos líquidos equivalentes al final del periodo</b>	<b>10.728</b>	<b>-</b>	<b>10.728</b>

## 20 HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DE BALANCE

### Dividendo a cuenta

El Consejo de Administración propuso y aprobó un dividendo a cuenta de 3 céntimos de euro por acción el 1 de agosto de 2024 (30 de junio de 2023: cero euros). Será pagadero a partir del 9 de septiembre de 2024 a los accionistas inscritos en el registro a 6 de septiembre de 2024. Este dividendo a cuenta por importe de 147 millones de euros no se ha reconocido como pasivo en los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados. Se reconocerá en el patrimonio neto total en el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024.

### Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

El 23 de febrero de 2023, el Grupo firmó un acuerdo con Globalia para adquirir el 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que no poseía anteriormente. La adquisición estaba sujeta a la aprobación de las autoridades de competencia pertinentes. El acuerdo estipula que en cualquier momento a lo largo de un periodo de 24 meses desde la ejecución del acuerdo, si no se obtiene cualquier aprobación relevante, o si el Grupo decide no proceder con la adquisición, el Grupo está obligado a pagar un *break-fee* a Globalia de 50 millones de euros. Además, si en cualquier momento a lo largo de este periodo de 24 meses, el Grupo decide o es probable que no se obtenga cualquier aprobación pertinente o que el Grupo no proceda con la adquisición, entonces el *break-fee* se reconocerá dentro de los estados financieros.

El 1 de agosto de 2024, el Grupo decidió desistir de la adquisición. En consecuencia, el desistimiento constituyó un evento posterior al cierre de balance y el *break-fee* pasó a ser pagadero. El Grupo ha registrado un gasto excepcional de 50 millones de euros dentro de Otros ingresos/(gastos) no operativos en la Cuenta de resultados para el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, con el importe correspondiente de Otros acreedores reconocido en el Balance de situación a 30 de junio de 2024.

## DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

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

Los Consejeros de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la “Sociedad”), en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 1 de agosto de 2024, declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, los estados financieros intermedios resumidos consolidados del semestre finalizado el 30 de junio de 2024, elaborados 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 consolidado incluye un análisis fiel de la información exigida.

1 de agosto de 2024

---

**Javier Ferrán Larraz**  
Presidente

---

**Luis Gallego Martín**  
Consejero Delegado

---

**Peggy Bruzelius**

---

**Eva Castillo Sanz**

---

**Margaret Ewing**

---

**Maurice Lam**

---

**Bruno Matheu**

---

**Heather Ann McSharry**

---

**Robin Phillips**

---

**Emilio Saracho Rodríguez de Torres**

---

**Lucy Nicola Shaw**



## **Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados**

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A.  
por encargo de la Dirección:

### **INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS**

#### **Introducción**

---

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de International Consolidated Airlines Group, S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance de situación al 30 de junio de 2024, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### **Alcance de la revisión**

---

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

#### **Conclusión**

---

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de 6 meses terminado el 30 de junio 2024 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

### **Párrafo de énfasis**

---

Llamamos la atención sobre la nota 1 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

### **INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS**

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio 2024. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes.

### **Párrafo sobre otras cuestiones**

---

Este informe ha sido preparado a petición de la Dirección en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 100 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión.

KPMG Auditores, S.L.

Bernardo Rucker-Embden

1 de agosto de 2024



## FLOTA DE AVIONES

### Número en servicio con empresas del Grupo

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio de 2024	Total 31 de diciembre de 2023	Variaciones desde el 31 de diciembre de 2023	Entregas futuras	Opciones <sup>1</sup>
Airbus A319ceo	12	-	28	40	41	(1)	-	-
Airbus A320ceo	51	10	132	193	190	3	9	-
Airbus A320neo	2	38	28	68	66	2	44	40
Airbus A321ceo	14	-	29	43	43	-	-	-
Airbus A321neo	4	7	19	30	29	1	32	-
Airbus A321 LR	-	-	8	8	8	-	-	-
Airbus A321 XLR	-	-	-	-	-	-	14	14
Airbus A330-200	2	1	18	21	19	2	-	-
Airbus A330-300	4	4	12	20	20	-	-	-
Airbus A350-900	1	6	15	22	21	1	2	14
Airbus A350-1000	-	16	2	18	17	1	-	36
Airbus A380	4	8	-	12	12	-	-	-
Boeing 737-8200	-	-	-	-	-	-	25	100
Boeing 737-10	-	-	-	-	-	-	25	-
Boeing 777-200	38	2	3	43	43	-	-	-
Boeing 777-300	9	-	7	16	16	-	-	-
Boeing 777-9	-	-	-	-	-	-	18	24
Boeing 787-8	8	2	2	12	12	-	-	-
Boeing 787-9	1	8	9	18	18	-	-	-
Boeing 787-10	-	6	2	8	7	1	10	6
Embraer E190	9	-	11	20	20	-	-	-
<b>Total Grupo</b>	<b>159</b>	<b>108</b>	<b>325</b>	<b>592</b>	<b>582</b>	<b>10</b>	<b>179</b>	<b>234</b>

Los aviones se presentan atendiendo a sus definiciones contractuales, en contraposición a su determinación contable. Para fines contables, aunque todos los arrendamientos operativos se presentan como pasivos por arrendamiento, los arrendamientos financieros se presentan o como pasivos por arrendamiento o como pasivos por financiación de activos, dependiendo de la naturaleza de cada acuerdo individual.

<sup>1</sup> Las opciones de compra de 100 aeronaves Boeing 737 otorgan flexibilidad para la elección de los modelos.

Además de los aviones en servicio, el Grupo también cuenta con 9 (31 de diciembre de 2023: 9) aviones fuera de servicio.



## MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

Los resultados del Grupo se evalúan usando una serie de medidas alternativas de rendimiento (MAR), algunas de las cuales han sido identificadas como indicadores clave de rendimiento del Grupo. Estas medidas, que no están definidas bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), deben considerarse como adicionales a los indicadores de las NIIF, pueden diferir de las definiciones establecidas por organismos reguladores que aplican al Grupo y pueden diferir de medidas nombradas de manera parecida y presentadas por otras compañías. Se utilizan para medir el resultado de la estrategia del Grupo basado en los imperativos estratégicos del Grupo de: fortalecer nuestro core; impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital; y operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Grupo no ha realizado ningún cambio en la comunicación o tratamiento de las MAR con respecto a los expuestos en el Informe y cuentas anuales para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

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

### a Beneficio después de impuestos antes de partidas excepcionales

Las partidas excepcionales son aquellas que, en opinión del Consejo y de la dirección, deben presentarse de forma separada dados su tamaño o incidencia para complementar la comprensión de los resultados financieros de la entidad. El Comité de Dirección del Grupo emplea los resultados financieros antes de partidas excepcionales para evaluar el rendimiento operativo y para la toma de decisiones estratégicas, financieras y operativas, y externamente analistas de valores e inversores los utilizan de forma amplia para evaluar el rendimiento del Grupo entre periodos contables y frente a otras compañías.

Aunque se han registrado dos partidas excepcionales durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2023 no se registraron partidas excepcionales.

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	Semestre finalizado el 30 de junio					
	Estatutaria 2024	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2024	Estatutaria 2023	Partidas excepcionales	Antes de partidas excepcionales 2023
Ingresos de pasaje	13.043	-	13.043	11.784	-	11.784
Ingresos de carga	566	-	566	603	-	603
Otros ingresos	1.115	-	1.115	1.196	-	1.196
<b>Total ingresos</b>	<b>14.724</b>	<b>-</b>	<b>14.724</b>	<b>13.583</b>	<b>-</b>	<b>13.583</b>
Gastos de personal	2.941	-	2.941	2.610	-	2.610
Gastos de combustible y derechos de emisión	3.814	-	3.814	3.550	-	3.550
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.918	-	1.918	1.796	-	1.796
Tasas de aterrizaje y de navegación	1.170	-	1.170	1.104	-	1.104
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	1.289	-	1.289	1.208	-	1.208
Propiedad, TI y otros gastos	548	-	548	515	-	515
Gastos comerciales	577	-	577	578	-	578
Depreciación, amortización y deterioro	1.140	-	1.140	983	-	983
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	-	-	(17)	-	(17)
Diferencias de cambio	18	-	18	(4)	-	(4)
Gastos totales de explotación	13.415	-	13.415	12.323	-	12.323
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.309</b>	<b>-</b>	<b>1.309</b>	<b>1.260</b>	<b>-</b>	<b>1.260</b>
Gastos financieros	(471)	-	(471)	(565)	-	(565)
Ingresos financieros	187	-	187	167	-	167
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	(5)	-	(5)	(13)	-	(13)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones (Gasto)/ingreso neto por conversión de moneda extranjera	30	-	30	51	-	51
Otros ingresos/(gastos) no operativos <sup>1</sup>	(24)	-	(24)	149	-	149
Gastos totales no operativos netos	20	(50)	70	(12)	-	(12)
Gastos totales no operativos netos	(263)	(50)	(213)	(223)	-	(223)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.046</b>	<b>(50)</b>	<b>1.096</b>	<b>1.037</b>	<b>-</b>	<b>1.037</b>
Impuestos <sup>2</sup>	(141)	140	(281)	(116)	-	(116)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>905</b>	<b>90</b>	<b>815</b>	<b>921</b>	<b>-</b>	<b>921</b>

Trimestre finalizado el 30 de junio

Millones de euros	Antes de			Antes de		
	Estatutaria 2024	Partidas excepcionales	partidas excepcionales 2024	Estatutaria 2023	Partidas excepcionales	partidas excepcionales 2023
Ingresos de pasaje	7.411	-	7.411	6.743	-	6.743
Ingresos de carga	283	-	283	280	-	280
Otros ingresos	601	-	601	671	-	671
<b>Total ingresos</b>	<b>8.295</b>	<b>-</b>	<b>8.295</b>	7.694	-	7.694
Gastos de personal	1.504	-	1.504	1.353	-	1.353
Gastos de combustible y derechos de emisión	2.025	-	2.025	1.792	-	1.792
Gastos de handling, catering y otros gastos de explotación	1.024	-	1.024	1.020	-	1.020
Tasas de aterrizaje y de navegación	645	-	645	620	-	620
Gastos de mantenimiento y otros costes de flota	711	-	711	621	-	621
Propiedad, TI y otros gastos	268	-	268	266	-	266
Gastos comerciales	283	-	283	298	-	298
Depreciación, amortización y deterioro	581	-	581	497	-	497
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	(1)	-	(1)	(7)	-	(7)
Diferencias de cambio	14	-	14	(17)	-	(17)
Gastos totales de explotación	7.054	-	7.054	6.443	-	6.443
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>1.241</b>	<b>-</b>	<b>1.241</b>	1.251	-	1.251
Gastos financieros	(243)	-	(243)	(291)	-	(291)
Ingresos financieros	112	-	112	99	-	99
Variación neta en el valor razonable de instrumentos financieros	4	-	4	(12)	-	(12)
Ingreso financiero neto correspondiente a pensiones	16	-	16	26	-	26
Ingreso neto por conversión de moneda extranjera	20	-	20	89	-	89
Otros (gastos)/ingresos no operativos <sup>1</sup>	(17)	(50)	33	(4)	-	(4)
Gastos totales no operativos netos	(108)	(50)	(58)	(93)	-	(93)
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>1.133</b>	<b>(50)</b>	<b>1.183</b>	1.158	-	1.158
Impuestos <sup>2</sup>	(224)	51	(275)	(150)	-	(150)
<b>Beneficio después de impuestos del periodo</b>	<b>909</b>	<b>1</b>	<b>908</b>	1.008	-	1.008

#### 1 Terminación del acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa Holdings

El gasto excepcional de 50 millones de euros representa el importe acordado con Globalia para terminar el acuerdo, firmado el 23 de febrero de 2023, para la compra del 80% restante del capital social de Air Europa Holdings que el Grupo no poseía anteriormente. El 1 de agosto de 2024, el Grupo ejerció su derecho a desistir de la adquisición y, como tal, se terminó el acuerdo. El gasto excepcional se ha registrado dentro de Otros ingresos/(gastos) no operativos en la Cuenta de resultados con el importe correspondiente en Otros acreedores reconocido en el Balance de situación. El ingreso fiscal correspondiente fue de 5 millones de euros.

#### 2 Derogación del Real Decreto-Ley 3/2016 en España

El ingreso fiscal excepcional de 135 millones de euros registrado en el semestre finalizado el 30 de junio de 2024 está relacionado con la derogación por parte del Tribunal Constitucional de España del Real Decreto-Ley 3/2016, para los ejercicios fiscales de 2016 a 2023, el 18 de enero de 2024.

Con anterioridad a la introducción del RDL 3/2016, se permitía a las filiales españolas del Grupo compensar hasta el 70% de sus bases imponibles positivas con bases imponibles negativas acumuladas históricas (en la medida en que existieran bases imponibles negativas suficientes para ello) y el deterioro de filiales se consideraba deducible a efectos fiscales. Con la introducción del RDL 3/2016, esta limitación de bases imponibles negativas aplicadas a bases imponibles positivas se redujo al 25% y se revocó la deducibilidad a efectos fiscales de los deterioros históricos de filiales producidos con anterioridad a 2013. La derogación por parte del Tribunal Constitucional en enero de 2024 supone principalmente que la limitación de pérdidas vuelve al 70% y los deterioros históricos en filiales vuelven a ser fiscalmente deducibles, dando lugar al ingreso fiscal excepcional mencionado anteriormente.

Durante el semestre finalizado el 30 de junio de 2024, el Grupo recibió 9 millones de euros de las autoridades fiscales españolas en relación con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022. El Grupo espera recibir, como muy pronto, a finales de 2024 otros 73 millones de euros de las reclamaciones relacionadas con los ejercicios fiscales de 2016 a 2022, y devoluciones de 108 millones de euros en relación con el ejercicio fiscal 2023.

## b Beneficio ajustado por acción <sup>(ICR)</sup>

El beneficio ajustado está basado en los resultados antes de partidas excepcionales, después de impuestos y ajustados por el beneficio atribuible a los accionistas y por el interés de los bonos convertibles, dividido por el número medio ponderado de acciones ordinarias, ajustado por el efecto dilutivo, cuando proceda, de la hipotética conversión de los bonos y los programas de retribución a empleados basados en acciones pendientes.

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023
Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante	905	921
Partidas excepcionales	90	-
<b>Beneficio después de impuestos atribuible a accionistas de la sociedad dominante antes de partidas excepcionales</b>	<b>815</b>	921
Impacto de la emisión de bonos convertibles en la Cuenta de resultados	7	13
<b>Beneficio ajustado</b>	<b>822</b>	934
Número medio ponderado de acciones ordinarias emitidas utilizado para el beneficio básico por acción	4.918	4.950
Número medio ponderado de acciones ordinarias utilizado para el beneficio diluido por acción	5.276	5.297
<b>Beneficio básico por acción (céntimos de €)</b>	<b>18,4</b>	18,6
<b>Beneficio básico por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>16,6</b>	18,6
<b>Beneficio ajustado por acción antes de partidas excepcionales (céntimos de €)</b>	<b>15,6</b>	17,6

## c Costes de propiedad

Los costes de propiedad representan el impacto en la cuenta de resultados de la compra histórica de activos de capital y se definen como la depreciación, amortización y deterioro, tanto del inmovilizado material como de los activos intangibles y la Ganancia neta por venta de inmovilizado material. El Grupo considera que esta medida es útil para que los usuarios de los estados financieros comprendan el impacto de los activos de capital en la obtención del resultado de explotación del Grupo.

Millones de euros	2024	2023
Depreciación, amortización y deterioro	1.140	983
Ganancia neta por venta de inmovilizado material	-	(17)
<b>Costes de propiedad</b>	<b>1.140</b>	966

## d Costes de aerolínea excluyendo el combustible por AKO

El Grupo hace un seguimiento de los costes unitarios de aerolínea (por asiento-kilómetro ofertados (AKO), un indicador estándar de la capacidad de las aerolíneas) como forma de supervisar la eficiencia operativa del negocio estratégico de aerolíneas. 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 excluyendo el combustible. Dentro de los costes excluyendo 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 excluyendo el combustible por AKO se definen como los gastos totales de explotación 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	Semestre finalizado el 30 de junio de 2024 Publicado	Ajuste por tipos de cambio constantes <sup>1</sup>	Semestre finalizado el 30 de junio de 2024 a tipos de cambio constantes	Semestre finalizado el 30 de junio de 2023
Gastos totales de explotación	13.415	(144)	13.271	12.323
Menos: Partidas excepcionales de gastos de explotación	-	-	-	-
Menos: Gastos de combustible y derechos de emisión	3.814	(29)	3.785	3.550
Costes excluyendo el combustible	9.601	(115)	9.486	8.773
Menos: Costes específicos no relacionados con vuelos	960	(15)	945	1.030
<b>Costes de aerolínea excluyendo el combustible</b>	<b>8.641</b>	<b>(100)</b>	<b>8.541</b>	7.743
AKO (millones)	165.653		165.653	154.034
<b>Costes unitarios de aerolínea excluyendo el combustible por AKO (céntimos de €)</b>	<b>5,22</b>		<b>5,16</b>	5,03

1 Para la definición del ajuste por tipos de cambio constantes, véase la nota h.

## e Flujo de caja libre <sup>(ICR)</sup>

El flujo de caja libre representa el efectivo generado por los negocios y se define como los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación tomados del Estado de flujos de efectivo, menos los flujos de efectivo relacionados con la adquisición de inmovilizado material y activos intangibles registrados en los flujos de efectivo netos de las actividades de inversión tomados del Estado de flujos de efectivo. El Grupo considera que esta medida resulta útil a los usuarios de los estados financieros a la hora de comprender la capacidad de generación de efectivo del Grupo para respaldar las operaciones y mantener los activos de capital.

Millones de euros	Semestre finalizado el 30 de junio	
	2024	2023 <sup>1</sup>
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>	<b>4.581</b>	3.994
Adquisición de inmovilizado material y activos intangibles	<b>(1.411)</b>	(1.284)
<b>Flujo de caja libre</b>	<b>3.170</b>	2.710

<sup>1</sup> Los resultados de 2023 incluyen una reclasificación entre Flujos de efectivo de las actividades de inversión y Flujos de efectivo de las actividades de explotación. Para más información, véanse las notas 1 y 19. No hay cambios en el Flujo de caja libre.

## f Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales <sup>(ICR)</sup>

Para complementar el endeudamiento total presentado de conformidad con las NIIF, el Grupo analiza el ratio deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales para evaluar su nivel de deuda neta 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 en base a indicadores tanto internos como externos de analistas de valores e inversores.

La deuda neta se define como la deuda financiera a largo plazo (corriente y no corriente), menos el efectivo, activos líquidos equivalentes y depósitos remunerados a corto plazo. La deuda neta excluye los acuerdos de financiación de la cadena de suministros que se clasifican dentro de acreedores comerciales.

El EBITDA antes de partidas excepcionales se define como el beneficio de explotación de los cuatro últimos trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales, intereses, impuestos, depreciación, amortización y deterioro.

El Grupo considera que esta medida 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 efectivo de explotación centrales que genera el modelo de negocio.

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Deudas financieras remuneradas a largo plazo	<b>16.115</b>	16.082
Menos: Efectivo y activos líquidos equivalentes	<b>7.715</b>	5.441
Menos: Otros depósitos remunerados a corto plazo	<b>1.983</b>	1.396
<b>Deuda neta</b>	<b>6.417</b>	9.245
Beneficio de explotación	<b>3.556</b>	3.507
Más: Depreciación, amortización y deterioro	<b>2.220</b>	2.063
<b>EBITDA</b>	<b>5.776</b>	5.570
Más: Partidas excepcionales	-	-
<b>EBITDA antes de partidas excepcionales</b>	<b>5.776</b>	5.570
<b>Deuda neta/EBITDA antes de partidas excepcionales (veces)</b>	<b>1,1</b>	1,7

## g Rentabilidad sobre el capital invertido <sup>(KPI)</sup>

El Grupo supervisa la rentabilidad sobre el capital invertido (RoIC, por sus siglas en inglés), 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 de los cuatro últimos trimestres consecutivos antes de partidas excepcionales menos la depreciación de la flota ajustada por la inflación, la depreciación del otro inmovilizado material y la amortización de los activos intangibles de software, dividido entre el capital invertido medio, y se expresa como porcentaje.

El capital invertido se define como la media del inmovilizado material y los activos intangibles 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	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
EBITDA antes de partidas excepcionales	5.776	5.570
Menos: Depreciación de flota multiplicada por un ajuste por inflación	(2.128)	(1.976)
Menos: Depreciación del otro inmovilizado material	(212)	(194)
Menos: Amortización de los activos intangibles de software	(202)	(185)
	3.234	3.215
<b>Capital invertido</b>		
Valor medio de la flota <sup>1</sup>	17.456	16.919
Menos: Pagos anticipados medios <sup>2</sup>	(1.020)	(993)
Valor contable de la flota menos pagos por anticipado	16.436	15.926
Ajuste por inflación <sup>3</sup>	1,18	1,18
	19.420	18.811
Valor neto contable medio del otro inmovilizado material <sup>4</sup>	2.244	2.143
Valor neto contable medio de los activos intangibles de software <sup>5</sup>	827	737
<b>Capital invertido total</b>	<b>22.491</b>	<b>21.691</b>
<b>Rentabilidad sobre el capital invertido</b>	<b>14,4%</b>	<b>14,8%</b>

1 El valor neto contable medio de las aeronaves se calcula partiendo de un importe de 18.103 millones de euros a 30 de junio de 2024 y de 16.809 millones de euros a 30 de junio de 2023.

2 El valor neto contable medio de los pagos anticipados se calcula partiendo de un importe de 1.070 millones de euros a 30 de junio de 2024 y 969 millones de euros a 30 de junio de 2023.

3 Presentado con dos decimales y calculado usando una tasa de inflación del 1,5% (30 de junio de 2023: tasa de inflación del 1,5%) durante la edad media ponderada de la flota a 30 de junio de 2024: 11,3 años (30 de junio de 2023: 11,1 años).

4 El valor neto contable medio del otro inmovilizado material se calcula partiendo de un importe de 2.369 millones de euros a 30 de junio de 2024 y de 2.119 millones de euros a 30 de junio de 2023.

5 El valor neto contable medio de los activos intangibles de software se calcula partiendo de un importe de 964 millones de euros a 30 de junio de 2024 y de 689 millones de euros a 30 de junio de 2023.

## h Resultados a tipos de cambio constantes

Los movimientos en los tipos de cambio de divisas extranjeras afectan a los resultados financieros del Grupo. El Consejo y el Comité de Dirección de IAG analizan los resultados, incluidos los ingresos y los gastos de explotación, a tipos de cambio constantes. Estos indicadores financieros se calculan 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 Consejo y el Comité de Dirección no creen que estos indicadores sean un sustituto de los indicadores según las NIIF, el Consejo y el Comité de Dirección sí creen 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 explotación 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 2024 se expresan a tipos de cambio constantes, se han aplicado los tipos de 2023 que se indican a continuación:

### Tipos de cambio de divisas extranjeras

	Media para el semestre finalizado el 30 de junio		Cierre a 31 de diciembre	
	2024	2023	2024	2023
Libra esterlina a euro	1,17	1,14	1,18	1,16
Euro a dólar estadounidense	1,08	1,08	1,07	1,09
Libra esterlina a dólar estadounidense	1,26	1,24	1,27	1,27

## i Liquidez

El Consejo y el Comité de Dirección supervisan la liquidez para evaluar la resiliencia del Grupo ante acontecimientos adversos e incertidumbre y desarrolla iniciativas de financiación para mantener esta resiliencia.

La liquidez se emplea por parte de analistas, inversores y otros usuarios de los estados financieros como medida de la salud financiera y la resiliencia del Grupo.

La liquidez se define como el Efectivo y activos líquidos equivalentes, más los Depósitos remunerados a corto plazo, más las Líneas de financiación generales, más líneas de financiación específicas para aeronaves y las líneas de descubierto concedidas y no dispuestas.

Millones de euros	A 30 de junio de 2024	A 31 de diciembre de 2023
Efectivo y activos líquidos equivalentes	7.715	5.441
Depósitos remunerados a corto plazo	1.983	1.396
Líneas de financiación generales concedidas y no dispuestas	3.268	4.359
Líneas de financiación específicas para aeronaves concedidas y no dispuestas	149	375
Descubiertos y otras líneas de crédito	53	53
<b>Total liquidez</b>	<b>13.168</b>	11.624