

Comisión Nacional  
del Mercado de Valores

REGISTRO DE ENTRADA  
Nº 200119352 19 MAR 2001



C M V

Registro de Auditorías  
Emisores

Nº 6674

I N F O R M E   A N U A L   1 9 9 8

**IBERIA** 

**informe anual**  
**1 9 9 8**

**INFORMACIÓN LEGAL**



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

## INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de  
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (sociedad participada mayoritariamente por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 1998 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 1998, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1998. Con fecha 15 de abril de 1998 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1997 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

Los Administradores de la Sociedad también han formulado las cuentas anuales del Grupo Iberia del ejercicio 1998, poniéndose de manifiesto el efecto que se indica en la Nota 4-e de la memoria.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 1998 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 1998 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 1998 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1998. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión 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 la Sociedad.

ARTHUR ANDERSEN



José Manuel Rodríguez

12 de mayo de 1999

**informe anual**  
**1 9 9 8**

**ESTADOS FINANCIEROS**

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998 Y 1997  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1998 Y 1997



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

ACTIVO

MILLONES DE PESETAS

|                                                            | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>INMOVILIZADO:</b>                                       |                   |                   |
| GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 4-a)                       | 465               | 646               |
| INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)                     | 25.712            | 27.045            |
| INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)                       | 202.194           | 181.158           |
| FLOTA AÉREA:                                               |                   |                   |
| COSTE                                                      | 338.809           | 309.408           |
| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES                               | (191.720)         | (183.809)         |
|                                                            | 147.089           | 125.599           |
| OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:                                |                   |                   |
| COSTE                                                      | 157.135           | 151.603           |
| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES                               | (102.030)         | (96.044)          |
|                                                            | 55.105            | 55.559            |
| INMOVILIZACIONES FINANCIERAS                               | 136.074           | 82.933            |
| PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7) | 93.943            | 76.352            |
| CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7)         | 27.553            | 23.076            |
| EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS A LARGO PLAZO (NOTA 14)        | 50.192            | 43.265            |
| CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS                        | 4.659             | 2.760             |
| PROVISIONES (NOTA 7)                                       | (40.273)          | (62.520)          |
| TOTAL INMOVILIZADO                                         | 364.445           | 291.782           |
| <br>                                                       |                   |                   |
| GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 5)          | 5.571             | 7.524             |
| <br>                                                       |                   |                   |
| <b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>                                  |                   |                   |
| EXISTENCIAS                                                | 8.744             | 7.427             |
| EMPRESAS DEL GRUPO, DEUDORES (NOTA 14)                     | 14.385            | 13.013            |
| DEUDORES (NOTA 8)                                          | 55.418            | 60.950            |
| INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 9)                | 76.557            | 76.949            |
| TESORERÍA                                                  | 1.977             | 1.269             |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN                                | 4.964             | 4.760             |
| TOTAL ACTIVO CIRCULANTE                                    | 162.045           | 164.368           |
| <br>                                                       |                   |                   |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                                        | <b>532.061</b>    | <b>463.674</b>    |

■ PASIVO

MILLONES DE PESETAS

|                                                            | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>FONDOS PROPIOS (NOTA 10):</b>                           |                   |                   |
| CAPITAL SUSCRITO                                           | 114.727           | 114.727           |
| RESERVA DE REVALORIZACIÓN                                  | -                 | 15.447            |
| PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES                          | (15.809)          | (42.284)          |
| BENEFICIOS DEL EJERCICIO                                   | 51.291            | 11.028            |
| <b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>                                | <b>150.209</b>    | <b>98.918</b>     |
| <b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 6)</b> | <b>1.147</b>      | <b>2.341</b>      |
| <b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:</b>                  |                   |                   |
| PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 4-I)                      | 15.117            | 14.333            |
| PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 4-K)   | 45.156            | 42.516            |
| PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES                        | 15.740            | 14.293            |
| PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 11)                 | 63.979            | 65.238            |
| <b>TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>             | <b>139.992</b>    | <b>136.380</b>    |
| <b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>                           |                   |                   |
| DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)                  | 48.322            | 67.093            |
| DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)        | 4.851             | 2.378             |
| DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS          | 99                | 150               |
| OTRAS DEUDAS                                               | 4                 | 103               |
| <b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>                      | <b>53.276</b>     | <b>69.724</b>     |
| <b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>                           |                   |                   |
| DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)                  | 35.910            | 12.759            |
| DEUDAS CON EMPRESAS DE GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)         | 17.617            | 7.133             |
| ACREEDORES COMERCIALES                                     | 100.456           | 98.365            |
| ANTICIPOS DE CLIENTES                                      | 27.547            | 40.080            |
| DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS               | 72.909            | 58.285            |
| REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO                          | 16.235            | 19.552            |
| OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 15)                      | 17.193            | 18.430            |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN                                | 26                | 72                |
| <b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>                      | <b>187.437</b>    | <b>156.311</b>    |
| <b>TOTAL PASIVO</b>                                        | <b>532.061</b>    | <b>463.674</b>    |

Los datos 2 a 19  
 descritos en la Memoria adjunta  
 forman parte integrante  
 del balance de situación  
 al 31 de diciembre de 1998.

■ DEBE

MILLONES DE PESETAS

|                                                       | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|-------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>GASTOS:</b>                                        |                   |                   |
| APROVISIONAMIENTOS (NOTA 16)                          | 74.183            | 69.496            |
| GASTOS DE PERSONAL (NOTA 16)                          | 166.168           | 159.504           |
| DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO        | 19.137            | 30.131            |
| VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO               | 2.023             | 1.902             |
| OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)                 | 322.851           | 227.971           |
|                                                       | 584.362           | 489.004           |
| BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN                             | 47.979            | 35.949            |
| GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS                       | 7.663             | 10.550            |
| DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO                       | 8.529             | 14.515            |
|                                                       | 16.192            | 25.065            |
| BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS              | 44.304            | 30.411            |
| VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO (NOTA 7) | (382)             | 1.633             |
| PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO                 | 953               | 729               |
| GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTAS 7 y 16)                 | 13.092            | 62.621            |
| GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS                 | 305               | 441               |
|                                                       | 13.968            | 65.424            |
| RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS                  | 18.497            | -                 |
| BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS                         | 62.801            | 14.360            |
| IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 15)                   | 11.510            | 3.332             |
| BENEFICIOS DEL EJERCICIO                              | 51.291            | 11.028            |

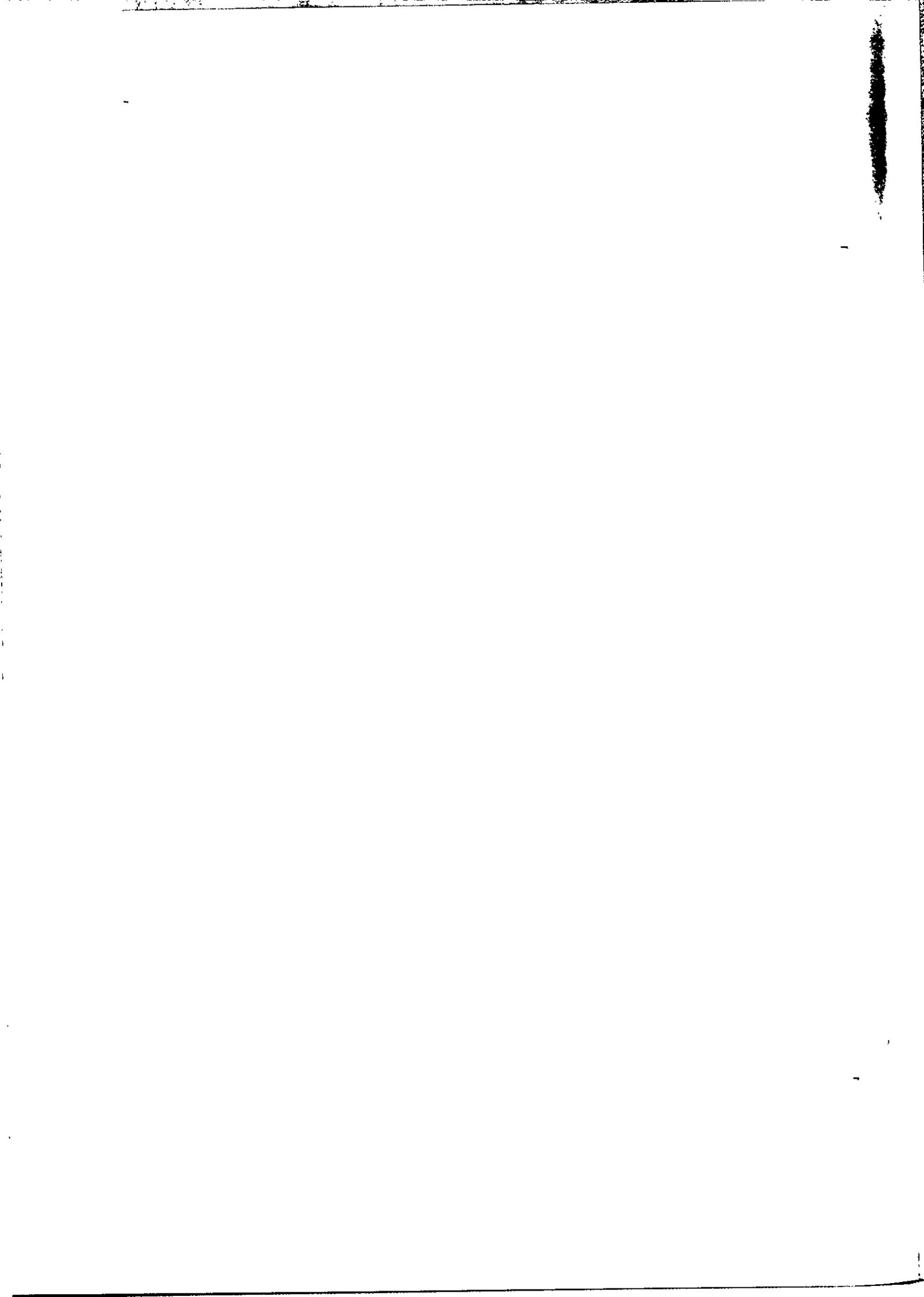
.....

HABER

MILLONES DE PESETAS

|                                                         | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|---------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>INGRESOS:</b>                                        |                   |                   |
| IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 16)          | 606.953           | 496.641           |
| OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)                 | 25.388            | 28.312            |
|                                                         | 632.341           | 524.953           |
| INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL (NOTA 7)         | 312               | 253               |
| OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS                   | 5.910             | 8.269             |
| DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO                         | 6.295             | 11.005            |
|                                                         | 12.517            | 19.527            |
| RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS                        | 3.675             | 5.538             |
| BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 6 y 7) | 7.974             | 17.078            |
| INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 16)                      | 10.945            | 13.054            |
| INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 4-h)    | 13.546            | 19.241            |
|                                                         | 32.465            | 49.373            |
| RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS                    | -                 | 16.051            |

Los datos 1 a 19  
 descritos en la Memoria adjunta  
 forman parte integrante  
 de la cuenta de pérdidas y ganancias  
 del ejercicio 1998.

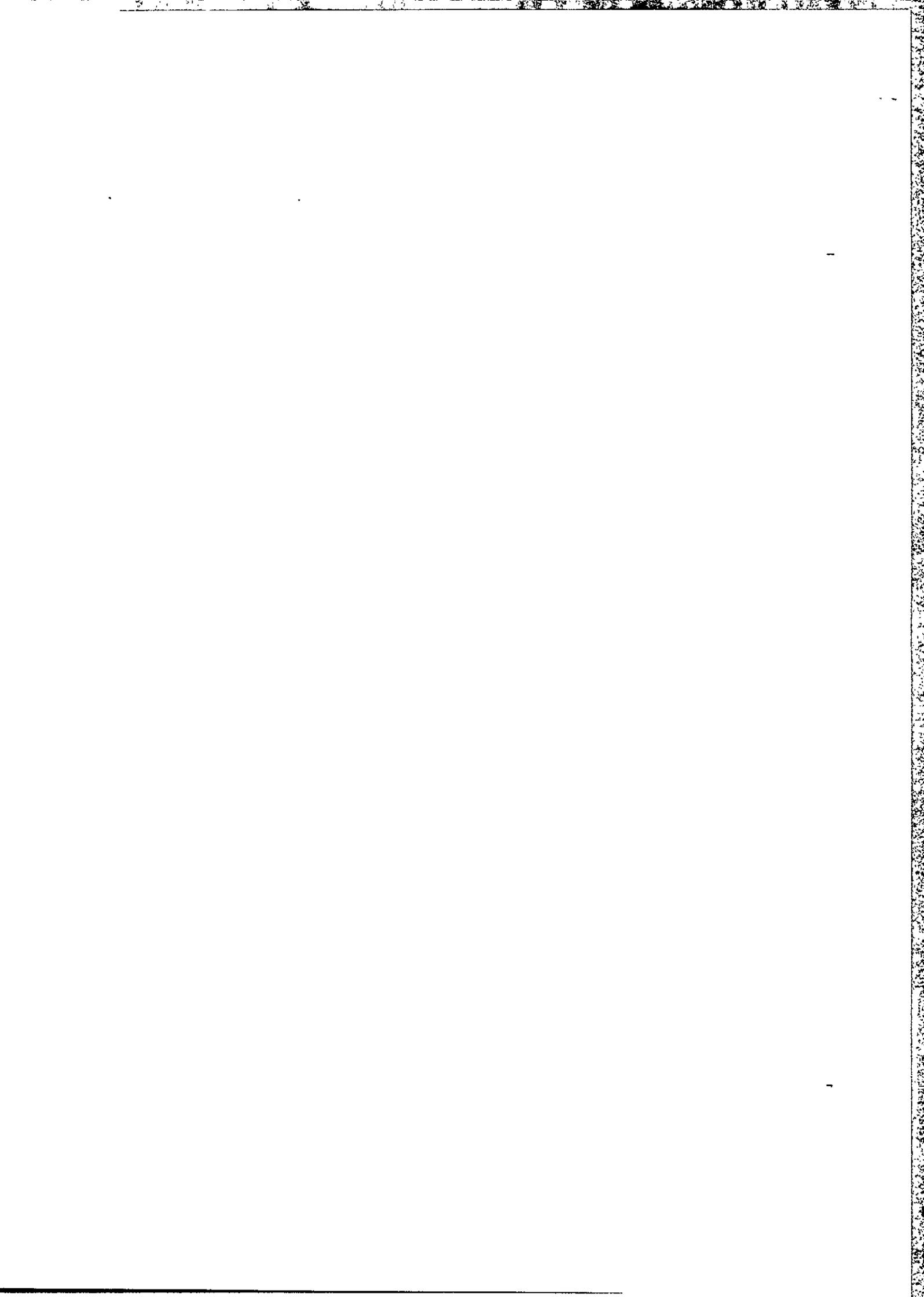


**informe anual**  
**1 9 9 8**

**MEMORIA**



IBERIA. LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.



## [1] ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. es una sociedad dedicada al transporte aéreo de pasajeros y mercancías, realizando también diferentes actividades conexas a esta actividad principal.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América. En los tráficos internacionales, en aquellos países con los que existen Convenios Bilaterales y en los que sólo se designa a una compañía como operadora, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. es la designada por la parte española.

Dentro de las actividades conexas destacan la actividad de la Sociedad como agente de handling, la actividad de mantenimiento y el especial posicionamiento de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en los sistemas de distribución.

En lo relativo al handling hay que considerar que en 1992 el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), mediante concurso público adjudicó a la Sociedad la prestación de los servicios de handling como primer operador en el territorio nacional, para el período comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 1 de abril del año 2000.

En lo relativo al mantenimiento, la Sociedad desarrolla en propio una gran parte de los trabajos necesarios para su actividad, a la vez que presta asistencia técnica a diversas sociedades, realizando estas actividades fundamentalmente en el centro de mantenimiento que posee en Barajas.

Por lo que respecta al sistema de distribución, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. es socio de "Amadeus Group", propietario del sistema central de reservas Amadeus, en condiciones de igualdad con Lufthansa y Air France. Esta inversión le permite estar presente en un sector de enorme desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

La Sociedad continúa el proceso de implantación del Plan Director diseñado por el actual equipo directivo, y que tiene como objetivo consolidar a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como una operadora de transporte aéreo global. Al efecto, durante 1998 se han realizado numerosas acciones dirigidas a lograr este objetivo y que han de sumarse a las ya realizadas durante 1997, entre las que destacan:

1. Perfeccionamiento del esquema organizativo de modelos de gestión diferenciados para cada uno de los negocios iniciado en 1997 (Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga). Durante el año se han integrado en la Sociedad las actividades de Aviación y Comercio, S.A. distintas a las propias de operador, con excepción del mantenimiento que se integrará en 1999. Adicionalmente, durante 1998 se ha producido una importante reorganización del negocio de carga.

2. Fortalecimiento del concepto de Grupo mediante la consolidación de una gestión operativa, realizada a través de diversas sociedades operadoras, totalmente diferenciada de la gestión comercial global realizada por una Dirección Comercial única. En este sentido, se ha mantenido la programación conjunta de la Sociedad y Aviación y Comercio, S.A.

ya iniciada en 1997, a la vez que se han adquirido las acciones de Aviación y Comercio, S.A. que poseía Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

Por otra parte se mantiene el acuerdo de franquicia firmado en 1997 con Air Nostrum, y en marzo de 1998 se llegó a un acuerdo con Air Europa para operar, en régimen de wet lease, once aviones para los tráficos de la Sociedad.

3. Firma de acuerdos de alianzas con American Airlines, Inc. y British Airways. Por una parte, ambas compañías han formalizado el acuerdo para la toma de participación del 10% del capital de la Sociedad, firmando, asimismo, sendos acuerdos comerciales. Por otra parte, en febrero de 1999 se ha producido la integración de la Sociedad como miembro de pleno derecho en el "megacarrier" Oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, liderado por las dos sociedades antes indicadas, y que permitirá la globalización de la actividad del transporte aéreo.

4. Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), principal accionista de la Sociedad, tras el acuerdo con American Airlines, Inc. y British Airways está estudiando las ofertas de inversores institucionales españoles con el fin de desinvertir aproximadamente el 30% del capital de la Sociedad para, a continuación, ofrecer en Bolsa el resto de su participación.

## [2] BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las cuentas anuales del ejercicio 1998 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad, que incluyen los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, y se presentan de acuerdo con el Plan General de Contabilidad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio 1998. Estas cuentas anuales que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

## [3] DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 1998 realizada por los Administradores de la Sociedad, es la siguiente:

### ■ DISTRIBUCION DE RESULTADOS

|                                                        | MILLONES DE PESETAS |
|--------------------------------------------------------|---------------------|
| A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES | 10.239              |
| A RESERVA LEGAL                                        | 5.129               |
| A RESERVAS VOLUNTARIAS                                 | 623                 |
| A DIVIDENDOS                                           | 35.300              |
| <b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>                        | <b>51.291</b>       |

#### [4] NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 1998, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

##### A) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

Los gastos de establecimiento recogen, fundamentalmente, gastos incurridos en concepto de escrituración y registro por ampliación de capital, que se amortizan a razón del 20% anual.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 181 millones de pesetas.

##### B) INMOVILIZADO INMATERIAL

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se han incorporado al inmovilizado inmaterial por el coste del bien sin incluir costes financieros, y se amortizan con idénticos criterios que los elementos de la misma naturaleza del inmovilizado material, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. La diferencia entre ambos importes, que representa los gastos financieros de la operación, se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación adjunto y se imputa a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

En ejercicios anteriores la Sociedad modificó el valor neto contable de algunos aviones adquiridos en régimen de arrendamiento financiero de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-f). De acuerdo con esa norma, como no se ha producido ninguna adquisición de aviones en régimen de arrendamiento financiero, ni en el ejercicio 1998 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 1998 no se ha modificado el valor neto contable de ningún avión por este concepto.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada, que se corresponde con la de los bienes de la misma naturaleza incluidos en el inmovilizado material.

Las aplicaciones informáticas se amortizan siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de cinco años.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 por amortización del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 1.942 millones de pesetas.

##### C) INMOVILIZADO MATERIAL

Los criterios de valoración aplicados por la Sociedad son los siguientes:

###### 1. FLOTA AÉREA:

La flota aérea está valorada a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, excepto ciertos aviones cuyo valor se modificó en ejercicios anteriores de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-f).

De acuerdo con esta última norma, como no se ha producido ninguna adquisición de aviones significativa ni en el ejercicio 1998 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 1998 no se ha modificado el valor neto contable de ningún avión.

#### 2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

Los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe "Otro inmovilizado material" de los balances de situación adjuntos están valorados a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

#### 3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

La Sociedad sigue el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea B-747, B-757, DC-10, MD-87, A-300, A-320 y A-340 con que opera, en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. El saldo de la provisión por este concepto se muestra en el epígrafe "Provisión para grandes reparaciones" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

El coste de las reparaciones menores de las flotas anteriormente mencionadas, así como la totalidad de las reparaciones de las flotas B-727 y DC-9, se registran como gasto del ejercicio en que se realizan dado que los gastos anuales tienden a ser homogéneos.

Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

#### D) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

La Sociedad amortiza su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada.

Los procedimientos aplicados para calcular la amortización de los componentes más importantes del inmovilizado material se explican a continuación:

##### 1. FLOTA AÉREA:

El importe amortizable de la flota es igual al valor contable del activo menos el valor residual estimado al final de la vida útil. Dicho valor residual se estima entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

##### 2. REPUESTOS DE FLOTA:

Los repuestos para el mantenimiento de la flota aérea se amortizan, dependiendo del tipo de pieza de que se trate, según se explica a continuación:

###### a) Repuestos rotables

Se amortizan desde el momento de su compra en un período de dieciocho años, considerando un valor residual entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

###### b) Repuestos reparables

Se amortizan desde el momento de su compra en un período de ocho a diez años, en función del tipo de flota, considerando un valor residual del 10% en todos los casos.

Adicionalmente a la amortización, la Sociedad dota provisiones por la depreciación por obsolescencia de los repuestos.

3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

■ VIDA UTIL DEL INMOVILIZADO MATERIAL

|                                      | Años    |
|--------------------------------------|---------|
| FLOTA AÉREA                          | 18      |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 20 - 50 |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 10 - 16 |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 7 - 10  |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 10      |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 5 - 7   |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 8 - 18  |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 10 - 14 |

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1998 de 4.043 millones de pesetas, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

Los valores netos de las actualizaciones del inmovilizado material se amortizan, desde la fecha de su registro, siguiendo los mismos criterios de vida útil restante aplicados a los valores de coste.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosa en los siguientes conceptos:

■ 1998

|                            | MILLONES DE PESETAS |
|----------------------------|---------------------|
| FLOTA AÉREA                | 7.919               |
| OTRO INMOVILIZADO MATERIAL | 9.100               |
|                            | <b>17.019</b>       |

E) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

1. PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS:

La Sociedad presenta su inversión en otras sociedades a su coste de adquisición, minorado, en su caso, por las necesarias provisiones para depreciación por el exceso del coste sobre su valor razonable al cierre del ejercicio que, en el caso de Amadeus Group y de las sociedades propietarias de los aviones A-340, se ha determinado en función de sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1998.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 1998 supone un incremento de los activos de 64.077 millones de pesetas, un aumento de los beneficios del ejercicio de 1.734 millones de pesetas y un aumento de las reservas de 6.204 millones de pesetas.



## 2. DEUDA PÚBLICA:

La Sociedad contabiliza sus inversiones en deuda pública por su valor de coste. Los intereses relacionados con estos valores se abonan a la cuenta de pérdidas y ganancias de acuerdo con su devengo y se cargan, hasta su vencimiento, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales".

## 3. IMPOSICIONES A PLAZO:

La Sociedad contabiliza sus imposiciones a plazo por el valor entregado. Los intereses relacionados con estos valores se abonan en la cuenta de pérdidas y ganancias de acuerdo con su devengo, y se cargan en el epígrafe "Inversiones financieras temporales".

### F) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días del mes anterior.

Las diferencias de valoración que se originan por la aplicación del tipo de cambio oficial al cierre de cada ejercicio y por la diferencia entre los tipos de cambio al 31 de diciembre del ejercicio anterior y los vigentes en el momento del cobro o pago efectivo, se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo las diferencias netas positivas o negativas correspondientes a la financiación recibida para la adquisición de parte de la flota aérea.

No obstante, aquellas diferencias positivas no realizadas procedentes de divisas para las que no se haya imputado a resultados de ejercicios anteriores o en el propio ejercicio diferencias negativas de cambio, se registran en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación.

### DIFERENCIAS DE CAMBIO DERIVADAS DE LA FINANCIACIÓN DE FLOTA AÉREA

En virtud de lo dispuesto en la norma de valoración decimocuarta de la quinta parte del Plan General de Contabilidad, con fecha 23 de marzo de 1994 el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (I.C.A.C.), dictó una Orden Ministerial sobre el tratamiento contable de ciertas diferencias de cambio en moneda extranjera.

Esta norma contable establece que, a partir del 1 de enero de 1993, el importe neto de las diferencias de cambio en moneda extranjera que se produzcan en cada ejercicio, por deudas incurridas para financiar la adquisición por la Sociedad y otras sociedades del Grupo IBERIA de flota aérea incorporada en el propio ejercicio y en los cuatro inmediatos anteriores, se debe contabilizar como mayor o menor valor de dicha flota.

Durante el presente ejercicio la Sociedad no ha registrado ninguna modificación en el valor neto contable de la flota por este concepto.

g) EXISTENCIAS

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

h) INGRESOS Y GASTOS

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las ventas de billetes, así como de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. Los saldos de este epígrafe de los balances de situación adjuntos representan el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1998 y de 1997 pendientes de utilizar a dichas fechas.

Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

En 1996 fue el primer ejercicio completo en el que se utilizó el nuevo sistema implantado por la Dirección de la Sociedad para el control de las ventas y utilidades de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe "Anticipos de clientes". En 1997 la Sociedad ultimó la definición de los procedimientos de control sobre las transacciones relacionadas con las principales cuentas de "Anticipos de clientes" realizando las oportunas regularizaciones. En 1998 la Sociedad ha finalizado la implantación de los procedimientos de control en las cuentas relacionadas con "Anticipos de clientes", habiendo efectuado una regularización por un importe neto de 10.938 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "IBERIA Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto incluye una provisión de 4.464 millones de pesetas por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a dicha fecha.

i) PROVISIONES PARA PENSIONES

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, la Sociedad tiene la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que se retira anticipadamente (excedencia especial) y la obligación de complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada, en función de las características definidas para cada situación.

El epígrafe "Provisiones para pensiones" del balance de situación adjunto recoge los pasivos devengados por estos conceptos al 31 de diciembre de 1998. Las dotaciones



correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 1998 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta por importe de 1.364 millones de pesetas y 717 millones de pesetas, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1998 se han realizado, por expertos independientes, estudios actuariales que se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 4%, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y dotaciones con carácter anual postpagable.

#### J) MONTEPÍO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de la Sociedad), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (viudedad, incapacidad laboral transitoria y permanente y otras).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, la Sociedad aporta con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen. De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de la Sociedad se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En el ejercicio 1998 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 2.642 millones de pesetas, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

#### K) OBLIGACIONES CON EL PERSONAL DE VUELO EN SITUACIÓN DE RESERVA

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, la Sociedad tiene la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que pasa a la situación de reserva.

El epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" del balance de situación adjunto recoge los pasivos devengados por este concepto al 31 de diciembre de 1998. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1998 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta por importe de 2.987 millones de pesetas y 2.126 millones de pesetas, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1998 se han realizado, por expertos independientes, estudios actuariales que se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 4%, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y dotaciones con carácter anual postpagable.

#### L) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

En el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación, la Sociedad registra el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o

ciertas, nacidas de acciones y litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, y para hacer frente a avales u otras garantías similares a cargo de la Sociedad. De acuerdo con lo expuesto en la Nota 11, la Sociedad ha dotado los costes de reestructuración que los Administradores de la Sociedad han estimado que se incurrirán en los próximos años como consecuencia de las medidas incluidas en el Plan Director del Grupo IBERIA.

El 25 de abril de 1997, el Servicio de Defensa de la Competencia incoó de oficio un expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia, en las que habrían incurrido la Sociedad y otras compañías aéreas "al aprobar un acuerdo interline aprovechado para un incremento simultáneo y una homogeneización de tarifas con abuso de posición de dominio colectivo".

La resolución del referido expediente está pendiente de decisión por el Tribunal de Defensa de la Competencia.

En las cuentas anuales del ejercicio 1998 no se ha registrado ninguna provisión en relación con este expediente ya que los Administradores de la Sociedad no consideran que de la resolución del mismo se vayan a producir pasivos significativos para la Sociedad.

#### M) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiéndose éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

El régimen de declaración consolidada aplicable a la Sociedad como parte de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, está regulado en la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 1989 y en el Real Decreto Ley 5/1995, de 16 de junio. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1998 se liquidará en régimen de declaración consolidada.

#### N) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas.

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a dichas operaciones, éste se registra en el activo del balance de situación en el capítulo "Depósitos y fianzas a corto plazo" del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

Los gastos de transacción de las operaciones de futuro e instrumentos similares se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del período en que se producen.

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de las mismas se contabilizan del siguiente modo:

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan considerando los beneficios o quebrantos generados.

2. En el resto de operaciones de tipo de cambio, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares.

### [5] INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1998 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

| 1998                                                         | MILLONES DE PESETAS |                           |         |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------|---------|---------------|
|                                                              | 01-01-98            | ADICIONES<br>Y DOTACIONES | RETIROS | 31-12-98      |
| DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO | 34.671              | 38                        | -       | 34.709        |
| APLICACIONES INFORMÁTICAS                                    | 5.221               | 506                       | (3.914) | 1.813         |
| DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS                                 | 178                 | 101                       | (36)    | 243           |
| AMORTIZACIONES                                               | (13.025)            | (1.942)                   | 3.914   | (11.053)      |
| <b>VALOR NETO</b>                                            | <b>27.045</b>       |                           |         | <b>25.712</b> |

Al 31 de diciembre de 1998, el saldo de "Derechos de traspaso y otros" incluye 158 millones de pesetas en concepto de gastos de investigación y desarrollo.

Durante el presente ejercicio se ha cancelado el coste y la amortización de aplicaciones informáticas relacionadas con el sistema de reservas AMADEUS que se encontraban totalmente amortizadas.

Las características principales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1998, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados al LIBOR, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

#### ■ AL 31-12-98

|                                                               | MILLONES DE PESETAS |
|---------------------------------------------------------------|---------------------|
| PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS | 34.515              |
| IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES            | 23.073              |
| - EN EL EJERCICIO                                             | 4.489               |
| IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE           | 18.640 (a)          |
| IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA                             | 19.016 (a)          |

(a) Estos importes incluyen  
 5.222 millones de pesetas  
 al 31 de diciembre de 1998 en concepto  
 de derechos de traspaso y otros,  
 cuya amortización se incluye  
 en el capítulo  
 "Otros activos inmovilizados"  
 del balance de 1998.  
 El balance de 1998 se  
 encuentra en el capítulo de 1998 - Anexo

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1998, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

■ AL 31-12-98

| CUOTAS CON VENCIMIENTO EN | MILLONES DE PESETAS |
|---------------------------|---------------------|
| 1999                      | 4.435               |
| 2000                      | 4.485               |
| 2001                      | 7.815               |
| 2002                      | 6.389               |
| 2003                      | 5.035               |
| 2004                      | 9.497               |

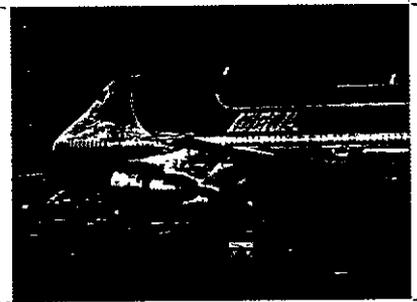
## [6] INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1998 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

### COSTE

■ COSTE

|                                      | MILLONES DE PESETAS |           |          |           |          |
|--------------------------------------|---------------------|-----------|----------|-----------|----------|
|                                      | 01-01-98            | ADICIONES | RETIRÓS  | TRASPASOS | 31-12-98 |
| FLOTA AÉREA                          | 298.553             | 3.565     | (494)    | -         | 301.624  |
| ANTICIPOS DE FLOTA                   | 10.855              | 39.526    | (13.196) | -         | 37.185   |
|                                      | 309.408             | 43.091    | (13.690) | -         | 338.809  |
| <b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>   |                     |           |          |           |          |
| TERRENOS                             | 551                 | -         | -        | -         | 551      |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 26.661              | -         | -        | -         | 26.661   |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 57.780              | 2.950     | (1.758)  | 471       | 59.443   |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 1.947               | 795       | (62)     | 3         | 2.683    |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 3.337               | 191       | (91)     | -         | 3.437    |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 23.225              | 1.320     | (467)    | -         | 24.078   |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 28.948              | 10.419    | (8.497)  | -         | 30.870   |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 7.141               | 12        | -        | -         | 7.153    |
| INMOVILIZADO EN CURSO                | 2.013               | 2.933     | (2.213)  | (474)     | 2.259    |
|                                      | 151.603             | 18.620    | (13.088) | -         | 157.135  |



Los anticipos de flota corresponden a anticipos realizados como consecuencia de los compromisos de compra adquiridos con los fabricantes, de acuerdo con los calendarios establecidos.

El 31 de diciembre de 1996, la Sociedad actualizó su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%.

Con anterioridad la Sociedad se había acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se practicó aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de la Sociedad hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 1998 es el siguiente:

| ACTUALIZACION                        | MILLONES DE PÉSETAS     |                  |                          |                    |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------|--------------------------|--------------------|
|                                      | PLUSVALÍA<br>A 31-12-97 | DOTACIÓN<br>1998 | BAJAS DE<br>INMOVILIZADO | SALDO<br>PLUSVALÍA |
| FLOTA AÉREA                          | 3.200                   | (884)            | -                        | 2.316              |
| TERRENOS                             | 147                     | -                | -                        | 147                |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 2.448                   | (489)            | -                        | 1.959              |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 2.443                   | (801)            | (120)                    | 1.522              |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 19                      | (7)              | -                        | 12                 |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 304                     | (70)             | -                        | 234                |
|                                      | 8.561                   | (2.251)          | (120)                    | 6.190              |

Al 31 de diciembre de 1998 la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización asciende a 9.538 millones de pesetas aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1998 ha ascendido a 2.251 millones de pesetas, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 1999 incidirá en 1.184 millones de pesetas, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada.

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES         | MILLONES DE PESETAS |            |         |          |
|--------------------------------------|---------------------|------------|---------|----------|
|                                      | 01-01-98            | DOTACIONES | RETIROS | 31-12-98 |
| FLOTA AÉREA                          | 183.809             | 7.919      | (8)     | 191.720  |
| OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:          |                     |            |         |          |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 12.873              | 1.365      | -       | 14.238   |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 35.513              | 4.080      | (1.255) | 38.338   |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 980                 | 229        | (61)    | 1.148    |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 2.683               | 191        | (78)    | 2.796    |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 21.310              | 646        | (465)   | 21.491   |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 17.775              | 2.120      | (1.255) | 18.640   |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 4.910               | 469        | -       | 5.379    |
|                                      | 96.044              | 9.100      | (3.114) | 102.030  |

Al 31 de diciembre de 1998, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 45.162 millones de pesetas.

OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

Durante el ejercicio 1998 la Sociedad ha formalizado los acuerdos relacionados con su plan de renovación de flota alcanzando una serie de acuerdos con sus proveedores, especialmente Airbus Industrie, G.I.E. y The Boeing Company. Los aspectos principales de estos acuerdos se describen a continuación.

FLOTA BOEING

- B-757

En 1994, la Sociedad suscribió con diversas sociedades contratos de arrendamiento operativo por siete aviones B-757. Dos de estos aviones se arrendaron por un período de cuatro años, prorrogado por dieciocho meses más en 1997 y doce meses más en 1998, y sin incluir opción de compra. Los cinco aviones B-757 restantes se arrendaron por un período inicial aproximado de cinco años, disponiendo la Sociedad, para cada avión, a la finalización del período inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un período de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador. En 1998 se ha ejercido la opción de prórroga de 12 meses más para cuatro de estos aviones y se está negociando la devolución del quinto avión al arrendador original.

Por aplicación de los acuerdos de renovación de flota con el fabricante, en los retiros de anticipos de flota se incluyen 7.137 millones de pesetas que se han regularizado mediante la aplicación de la provisión que se había constituido con anterioridad al ejercicio 1998 (5.618 millones de pesetas) y en el ejercicio 1998 (1.519 millones de pesetas) y que se incluía en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación.

Al 31 de diciembre de 1998 sigue en vigor el contrato inicial de la Sociedad con The Boeing Company (en adelante, Boeing) por la compra de aviones B-757, del cual quedan por recibir ocho aviones. Durante el ejercicio 1998 la Sociedad ha firmado con Boeing modificaciones a los acuerdos existentes por los que se modifican las fechas de entrega de los ocho aviones pendientes de recibir y se incorpora la compra de ocho aviones B-757 adicionales y una opción de compra sobre catorce aviones más.

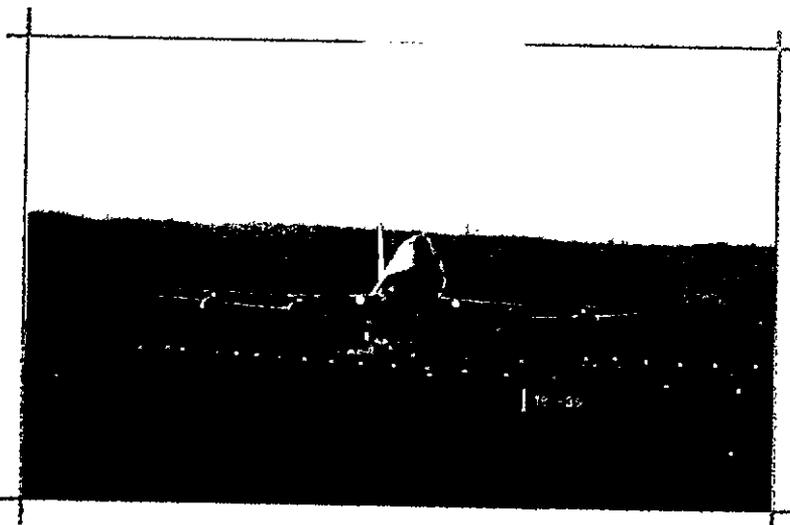
El volumen de inversión comprometido por la compra de los dieciséis aviones B-757 asciende, aproximadamente, a 994 millones de dólares USA. El calendario de entrega de los dieciséis aviones B-757 en firme es el siguiente: ocho en 1999 y ocho en el 2000. Los aviones en opción se incorporarían once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 1998, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 9.825 millones de pesetas.

#### B-747 y B-727

En 1994, la Sociedad vendió a Boeing siete aviones B-727 y un avión B-747. Con posterioridad, la Sociedad suscribió contratos de arrendamiento operativo por estos aviones, por un período de 1 y 3 años, respectivamente, que incluían opción de compra.

En 1997 la Sociedad renegotió el contrato de arrendamiento operativo que mantenía en relación con el B-747, prorrogando durante 29 meses más el contrato de arrendamiento y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este período. Asimismo el contrato menciona la posibilidad de prorrogar el contrato por 36 meses más a la expiración del plazo de 29 meses mencionado.

En 1995, la Sociedad ejercitó la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, fecha en la que se han adquirido estos cinco aviones por 500.000 dólares por avión, aproximadamente.



## FLOTA AIRBUS

### A-340

En 1996, la Sociedad acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, que ya se han recibido y están en operación, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción: uno en 1999, uno en el 2000 y dos en el 2001.

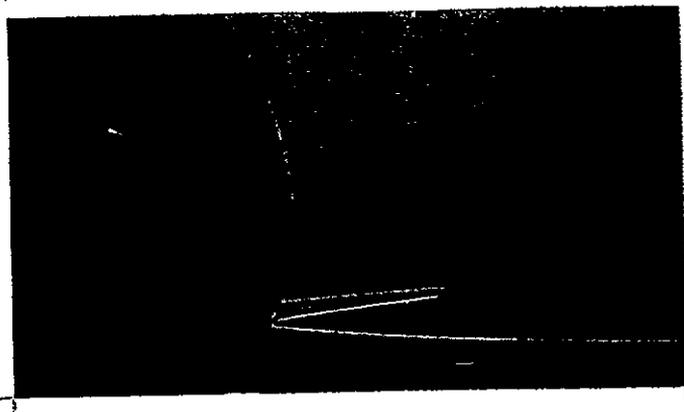
Los ocho aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbuses" (véase Nota 7). La Sociedad participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades. Los arrendamientos operativos de los ocho A-340 se han establecido por un período de siete años, al término del cual la Sociedad podrá optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por períodos entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave o proceder a la devolución del avión.

En el caso de que la Sociedad opte por devolver los aviones, y en el caso de que el propietario del avión no encuentre un comprador para la aeronave, la Sociedad está obligada a prorrogar por un año más el contrato de arrendamiento operativo para los aviones que se empezaron a operar en 1996 y por dos años más en el caso de los aviones que se empezaron a operar en 1997 y 1998.

En 1998 la Sociedad ha firmado un acuerdo con Airbus para la adquisición de seis aviones A-340 más y una opción de compra de cinco aviones adicionales. Con este acuerdo la Sociedad ejercita dos de las opciones de compra adquiridas en el contrato firmado con Airbus en 1996. Adicionalmente, la Sociedad cuenta con cuatro opciones subordinadas que podrán ejercerse siempre que se ejercite la opción sobre cuatro de los cinco aviones señalados anteriormente.

Las fechas de entrega de estos aviones serían: uno en 1999, tres en el 2000 y dos en el 2001 para los aviones en firme y uno en el 2001, tres en el 2002 y uno en el 2003 para los aviones en opción.

En relación a cuatro de estos aviones que se recibirán en 1999, 2000 y 2001 la Sociedad ha suscrito acuerdos de financiación que le permitirán operarlos en régimen de arrendamiento operativo similar al existente en los ocho A-340 que operan en la actualidad. La Sociedad participará como accionista minoritario en cada una de las sociedades y deberá realizar aportaciones para la financiación de las mismas que comprarán los aviones al constructor. Las aportaciones que por ambos conceptos deberá realizar la Sociedad por los cuatro aviones oscilará entre un mínimo de 28 millones de dólares USA y un máximo de 68 millones de dólares USA.



El período de arrendamiento inicial será de siete años y al final del mismo la Sociedad podrá optar entre prorrogar el arrendamiento por ocho años, ejercer la opción de compra sobre la aeronave o proceder a la devolución del avión.

El precio básico de los seis aviones asciende a 827 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1998, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 3.559 millones de pesetas.

- A-319, A-320 y A-321

El 19 de junio de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Airbus Industrie, G.I.E. firmaron un acuerdo para la compra en firme de 50 aviones de la familia A-320 con la opción de adquirir 26 aviones más de la misma familia, y una opción adicional de 14 aeronaves.

Por otra parte, la Sociedad firmó un acuerdo con Singapore Aircraft Leasing Enterprise Pte. Ltd. (en adelante, SALE) para intercambiar la fecha de entrada de dos aviones A-320 prevista para el año 2002 al año 1999. La Sociedad operará estos dos aviones en régimen de arrendamiento operativo mediante un contrato de arrendamiento firmado con SALE por un período inicial de 5 años al término del cual la Sociedad podrá renovar el arrendamiento hasta un máximo de siete años.

Por otro lado, la Sociedad ha suscrito con Airbus un acuerdo adicional para la compra de dos aviones A-320 en firme cuya entrada se producirá en el año 2002, en la misma fecha en que inicialmente se incorporaban los aviones cuya opción de compra se ha intercambiado con SALE.

El calendario previsto de recepción de las citadas aeronaves es el siguiente:

■ CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES

- (a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra.  
(b) Incluye los dos aviones cuya opción se ha intercambiado con SALE.  
(c) Incluye tres aviones sobre los que existe una opción de compra.  
(d) Incluye seis aviones sobre los que existe una opción de compra.  
(e) Incluye ocho aviones sobre los que existe una opción de compra.

| TIPO DE AVIÓN | 1999      | 2000     | 2001     | 2002      | 2003      | 2004      | (a)2005  | (a)2006   | TOTAL     |
|---------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| A-319         | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 4        | 5         | 9         |
| A-320         | 8 (b)     | 5        | 6        | 10        | 5 (c)     | 5 (c)     | 3        | 2         | 44        |
| A-321         | 2         | 3        | 2        | 5         | 11 (d)    | 10 (e)    | -        | 6         | 39        |
|               | <b>10</b> | <b>8</b> | <b>8</b> | <b>15</b> | <b>16</b> | <b>15</b> | <b>7</b> | <b>13</b> | <b>92</b> |

El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 405.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1998 la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 23.733 millones de pesetas.

En relación con la familia A-320, el 17 de julio de 1998 la Sociedad ha firmado un contrato de arrendamiento con International Lease Finance Corporation (en adelante ILFC) por nueve aviones A-319 y siete aviones A-320 en régimen de dry-lease por un período inicial de 5 años al término del cual la Sociedad podrá optar por dos prórrogas de 1 ó 5 años sin que entre ambos superen 6 años adicionales.

La entrega prevista de estos aviones es la siguiente:

■ PREVISION ENTREGA AVIONES

| TIPO DE AVIÓN | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------|------|------|------|
| A-320         | 2    | 3    | 2    |
| A-319         | -    | 4    | 5    |
|               | 2    | 7    | 7    |

.....

RESTO DE FLOTA

- DC-8

En 1998, la Sociedad ha ejercitado la opción de compra de dos DC-8 que operaban en régimen de arrendamiento operativo con Cargosur, S.A. por un importe de 247 millones de pesetas cada uno. Posteriormente, la Sociedad ha vendido estos dos aviones y ha firmado un contrato para operarlos en régimen de wet lease.

- A-320 y MD-87

Con independencia de lo señalado con anterioridad sobre los aviones A-319, A-320 y A-321, en 1993, la Sociedad vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, la Sociedad suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones. El beneficio obtenido por la venta de estos aviones, por 5.361 millones de pesetas, se registró en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación. El reconocimiento de la parte correspondiente de dicho beneficio en el resultado del ejercicio 1998 ha ascendido a 1.101 millones de pesetas, y se incluye dentro del epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

En julio de 1997, el propietario de estos aviones los vendió a tres sociedades, las cuales suscribieron con la Sociedad unos nuevos contratos de arrendamiento. Los contratos de arrendamiento firmados en relación con los seis A-320 finalizan en los años 2001, 2002 y 2003 y a la finalización de los mismos, la Sociedad podrá prorrogar los contratos de arrendamiento por cinco años más o devolver el avión. Los contratos de arrendamiento firmados en relación con los cinco MD-87 tienen una duración de 96 meses al término de los cuales la Sociedad podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad durante el ejercicio 1998:

FLOTA OPERATIVA 1998

| TIPO DE AVION | EN PROPIEDAD | EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO | EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO | WET LEASE (a) | TOTAL |
|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|---------------|-------|
| B-727         | 28 (b) (c)   | -                           | -                          | -             | 28    |
| B-737         | -            | -                           | -                          | 3             | 3     |
| B-747         | 6            | -                           | 1                          | 4 (d)         | 11    |
| B-757         | -            | 1                           | 7                          | 6             | 14    |
| B-767         | -            | -                           | -                          | 2             | 2     |
| A-300         | 6 (e)        | -                           | -                          | -             | 6     |
| A-320         | 11           | 5                           | 6                          | -             | 22    |
| A-340         | -            | -                           | 8                          | -             | 8     |
| DC-8          | -            | -                           | -                          | 2 (f)         | 2     |
| DC-9          | 7            | -                           | -                          | -             | 7     |
| DC-10         | 4 (c)        | -                           | -                          | -             | 4     |
| MD-87         | 17           | 2                           | 5                          | -             | 24    |
|               | 79           | 8                           | 27                         | 17            | 131   |

(a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación con una duración aproximada de un año. Los arrendadores más significativos han sido Air Atlanta U.K. Limited, Air Europa, S.A. y Atlas Air Inc.

(b) Incluye cinco aviones adquiridos en el ejercicio 1998 que se encontraban en arrendamiento operativo hasta el mes de diciembre.

(c) Estas cifras no incluyen cuatro B-727 y tres DC-10 que pertenecían a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por la Sociedad. Estos aviones se han matriculado en 1998 y están pendientes de venta.

(d) Incluye dos aviones B-747 configurados para carga.

(e) No incluye dos aviones que se encuentran inactivos.

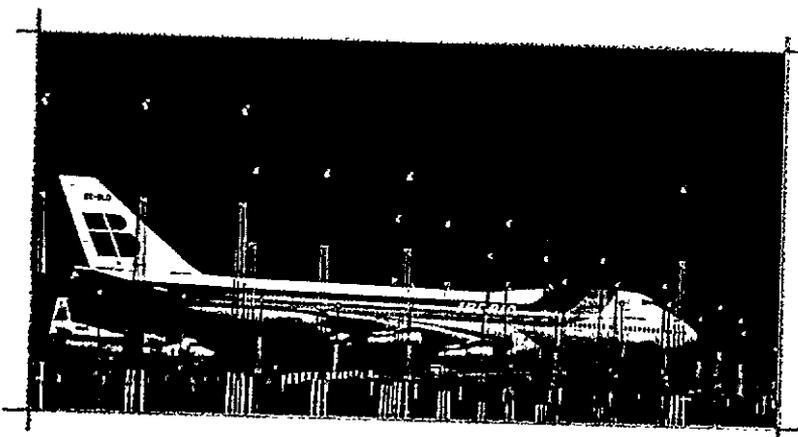
(f) Estos dos aviones han sido arrendados por la Sociedad en régimen de alquiler operativo a su filial Comasur, S.A., hasta el mes de noviembre de 1998. En esta fecha la Sociedad ha comprado y vendido estos aviones para posteriormente arrendarlos en régimen de wet lease.

Existe una hipoteca constituida sobre un avión que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1998, a 4.321 millones de pesetas.

WET LEASE

En 1998 la Sociedad ha suscrito varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

En marzo de 1998 la Sociedad suscribió un acuerdo con Air Europa, S.A. para el arrendamiento de once aviones que en la actualidad supone estar operando seis B-757, tres B-737 y dos B-767 en régimen de wet lease. La duración inicial de estos contratos es de dos años prorrogables anualmente.



Adicionalmente la Sociedad ha suscrito un contrato de arrendamiento en régimen de wet-lease con Atlas Air, Inc. para operar dos B-747 (uno de ellos solamente la mitad del año) con configuración de carga. El período de arrendamiento inicial es de cuatro años.

**GASTOS DE ARRENDAMIENTO**

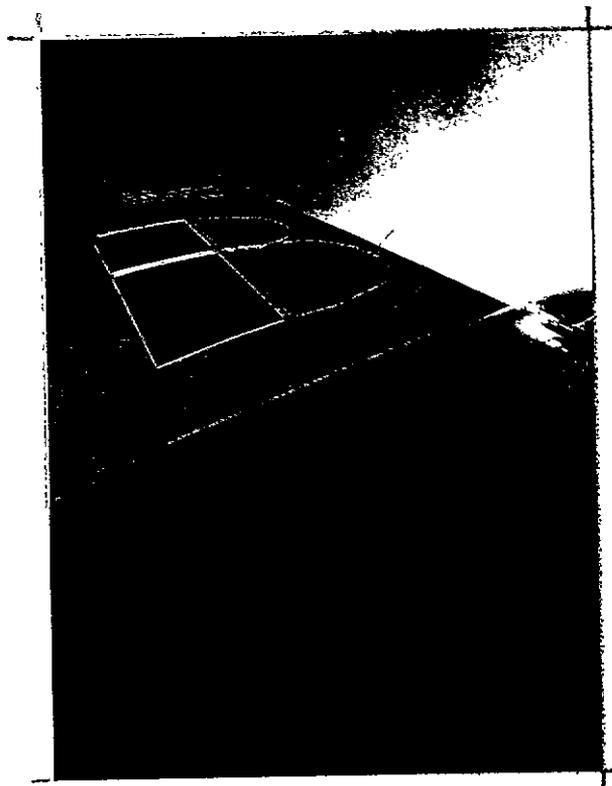
Las cuotas devengadas en el ejercicio 1998 en concepto de arrendamiento operativo de los 32 aviones, de las flotas B-747, B-757, B-727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 17.091 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta (véase Nota 16). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estos aviones, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:

**GASTOS DE ARRENDAMIENTO**

| AÑO DE DEVENGO | MILLONES DE DOLARES U.S.A. |
|----------------|----------------------------|
| 1999           | 114                        |
| 2000           | 89                         |
| 2001 a 2005    | 312                        |
|                | <b>515</b>                 |

**COBERTURA DE SEGUROS**

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 1998. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.



## [7] INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

### PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

Los movimientos habidos durante el ejercicio 1998 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

| EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS | MILLONES DE PESETAS |                 |
|--------------------------------|---------------------|-----------------|
|                                | COSTE               | PROVISIÓN       |
| SALDO AL 01-01-98              | 76.352              | (56.953)        |
| ADICIONES O DOTACIONES         | 45.892              | (2.209)         |
| BAJAS O RECUPERACIONES         | (28.301)            | 24.457          |
| <b>SALDO AL 31-12-98</b>       | <b>93.943</b>       | <b>(34.705)</b> |

Las adiciones del ejercicio 1998, corresponden, principalmente, a la adquisición del 67% de las acciones representativas del capital social de Aviación y Comercio, S.A. a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) por 38.860 millones de pesetas. Asimismo las adiciones recogen las aportaciones para compensar pérdidas que la Sociedad ha realizado a Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. y Binter Mediterráneo, S.A. por importes de 2.500 millones

### AL 31-12-1998

| EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS                          | DIRECCIÓN                                          | PARTICIPACION DIRECTA E INDIRECTA (a) |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------|
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                               | MAUDES, 51; MADRID                                 | 99,93                                 |
| BINTER CANARIAS, S.A.                                   | AEROPUERTO DE LAS PALMAS                           | 99,99                                 |
| BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                               | AEROPUERTO DE LAS PALMAS                           | 99,99                                 |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.                 | CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6; MADRID | 75,00                                 |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.                                  | VELÁZQUEZ, 134; MADRID                             | 99,99                                 |
| CARGOSUR, S.A.                                          | AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13; MADRID                 | 100,00                                |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                               | CTRA. DE LA MUÑOZA, S/N; MADRID                    | 70,00                                 |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA) (0)   | ZURBANO, 41; MADRID                                | 99,47                                 |
| AMADEUS GROUP                                           | SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID                   | 29,20                                 |
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)      | OSCAR M. ZULOAGA, S/N; CARACAS                     | 45,00                                 |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA) | VELÁZQUEZ, 130; MADRID                             | 75,83                                 |
| IBERBUS CONCHA LTD.                                     | GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN                  | 40,00                                 |
| IBERBUS ROSALÍA LTD.                                    | GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN                  | 40,00                                 |
| IBERBUS CHACEL LTD.                                     | GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN                  | 40,00                                 |
| IBERBUS ARENAL LTD.                                     | GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN                  | 40,00                                 |
| IBERBUS TERESA LTD.                                     | EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN                 | 40,00                                 |
| IBERBUS EMILIA, LTD.                                    | EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN                 | 40,00                                 |
| IBERBUS AGUSTINA, LTD.                                  | EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN                 | 40,00                                 |
| IBERBUS BEATRIZ, LTD.                                   | EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN                 | 40,00                                 |
| INTERINVEST                                             | TUCUMÁN, 141; BUENOS AIRES                         | 10,00                                 |
| <b>TOTAL</b>                                            |                                                    |                                       |

de pesetas y 248 millones de pesetas, respectivamente, y la toma de participación del 40% en el capital de las sociedades arrendadoras de los dos aviones A-340 que han entrado en operación durante el ejercicio 1998, por un importe total de 855 millones de pesetas.

Por otra parte, las adiciones recogen 3.428 millones de pesetas correspondientes por una parte a la permuta de acciones por la que la Sociedad ha transferido a Andes Holding B.V. el 20% de las acciones representativas del capital social de Aerolíneas Argentinas, S.A. valorado en 3.046 millones de pesetas y ha recibido de Andes Holding, B.V. el 8,92% de las acciones representativas del capital social de Interinvest, S.A. y por otra parte, a la adquisición del 1,08% del capital social de Interinvest, S.A. por 382 millones de pesetas. La permuta de acciones ha supuesto una baja de coste y provisión por la participación en Aerolíneas Argentinas, S.A. por importes de 24.908 millones de pesetas y 21.862 millones de pesetas, respectivamente.

Las bajas de coste, recogen fundamentalmente, el dividendo distribuido por Campos Velázquez, S.A. sobre resultados de ejercicios anteriores por importe de 3.325 millones de pesetas y la venta del 34% del capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 1998, obtenida de las respectivas cuentas anuales auditadas o estados financieros provisionales en los casos de Interinvest S.A., Amadeus Group y las sociedades Iberbus, y estando pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, se presenta a continuación:

MILLONES DE PESETAS

| VALOR EN LIBROS |           | CAPITAL | (b)<br>RESERVAS | BENEFICIOS (PÉRDIDAS) |                 |
|-----------------|-----------|---------|-----------------|-----------------------|-----------------|
| COSTE           | PROVISIÓN |         |                 | ORDINARIOS            | EXTRAORDINARIOS |
| -2.740          | -         | 7.400   | 14.506          | 2.414                 | -               |
| 5.127           | (2.109)   | 1.387   | 365             | 509                   | 759             |
| 6.405           | (6.405)   | 250     | (1)             | (268)                 | (129)           |
| 111             | -         | 32      | 261             | 43                    | 9               |
| 459             | (94)      | 150     | 30              | 191                   | -               |
| 1.445           | (624)     | 1.008   | (266)           | 72                    | 8               |
| 594             | -         | 500     | 492             | 242                   | 23              |
| 13.093          | (9.949)   | 5.001   | (727)           | (1.301)               | 187             |
| 2.254           | -         | 6.071   | (14.401)        | 7.155                 | -               |
| 6.716           | (14.716)  | (c)     | (c)             | (c)                   | (c)             |
| 132             | -         | 200     | 438             | 305                   | (67)            |
| 337             | -         | 979     | (123)           | (34)                  | -               |
| 342             | -         | 971     | (102)           | (35)                  | -               |
| 379             | (3)       | 1.076   | (209)           | (128)                 | -               |
| 393             | (30)      | 1.100   | (280)           | (184)                 | -               |
| 417             | (59)      | 995     | (53)            | (43)                  | -               |
| 416             | (51)      | 1.000   | (33)            | (43)                  | -               |
| 430             | (40)      | 1.000   | -               | (22)                  | -               |
| 425             | (25)      | 1.003   | -               | (3)                   | -               |
| 3.428           | (600)     | 97.132  | (51.924)        | (6.165)               | (16.377)        |
| 93.643          | (34.705)  |         |                 |                       |                 |

(a) Los porcentajes de participación de la Sociedad en el capital social de las empresas del Grupo y asociadas se han mantenido constantes durante el ejercicio 1998, salvo en los casos de Aviación y Comercio, S.A. cuya participación se ha incrementado en un 67% y Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. cuya participación, ha descendido en un 34%. La participación en Aerolíneas Argentinas, S.A. ha sido permutada por el 8,92% de Interinvest, S.A. sociedad de la cual se adquirió un 1,08% adicional.

(b) Incluyen los siguientes importes correspondientes a las reservas de revalorización de activos realizadas en 1996 al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio:

| MILLONES DE PESETAS                        |       |
|--------------------------------------------|-------|
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                  | 4.736 |
| BINTER CANARIAS, S.A.                      | 593   |
| COMPañIA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.    | 1     |
| CARGOSUR, S.A.                             | 185   |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                  | 232   |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. | 498   |

(c) En enero de 1997, se produjo el cese de las operaciones de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales no se ha podido obtener ningún estado financiero reciente relacionado con la mencionada sociedad.

(d) La Sociedad mantiene registrada una provisión adicional de 3.145 millones de pesetas en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998, habiéndose dotado en el presente ejercicio 1.380 millones de pesetas con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta. Estas provisiones se han ido generando como consecuencia de la posible disolución de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.

Durante el ejercicio 1998, las Juntas Generales de Accionistas de las siguientes empresas del Grupo y asociadas adoptaron los siguientes acuerdos:

■ ACUERDOS JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS

(a) De este importe, 3.576 millones de pesetas corresponde a dividendos repartidos sobre resultados obtenidos en ejercicios anteriores. Los 34 millones de pesetas restantes corresponden a un dividendo a cuenta repartido sobre el resultado del ejercicio 1998. Del total de los dividendos percibidos, la Sociedad ha registrado 3.325 millones de pesetas como menor valor de la participación y 285 millones de pesetas en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

|                                            | MILLONES DE PESETAS           |                         |                                         |
|--------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------|
|                                            | DISTRIBUCIÓN<br>DE DIVIDENDOS | REDUCCIÓN<br>DE CAPITAL | APORTACIONES PARA<br>COMPENSAR PÉRDIDAS |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. | -                             | 1.649                   | 2.500                                   |
| BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                  | -                             | 124                     | 248                                     |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A. (a)                 | 3.610                         | -                       | -                                       |

GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

En 1996, la Sociedad redujo significativamente su participación en Aerolíneas Argentinas, S.A., vendiendo su participación en Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) a Andes Holding B.V. (sociedad participada en un 42% por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales).

Al 31 de diciembre de 1998 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 135.000.000 de dólares USA, equivalentes a 20.500 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Empresas del Grupo deudoras a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto. El plazo estipulado en contrato para el cobro del importe pendiente finaliza en septiembre de 1999 (Ver Nota 14). Según la información recibida por la Sociedad, en 1997 Andes Holding B.V. inició la venta de su participación en Interinvest, S.A. mediante la que espera obtener fondos que le permitan hacer frente a parte de sus pasivos. En función de la estimación de los fondos que preveía obtener Andes Holding B.V., la Sociedad decidió provisionar al 31 de diciembre de 1997, 11.000 millones de pesetas del saldo pendiente de cobro que se encuentran registrados en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto. Recientemente el Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales ha acordado adquirir a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. la cuenta a cobrar a Andes Holding B.V., por un importe de 62 millones de dólares USA.

El 23 de octubre de 1998 la Sociedad cedió a Andes Holding, B.V. su participación directa (20% del capital en Aerolíneas Argentinas, S.A.), a cambio de una participación del 8,92% en el capital social de Interinvest, S.A.

El importe registrado por las acciones de Interinvest, S.A. percibido en esta transacción ha ascendido a 3.046 millones de pesetas que equivale al valor neto contable al 31 de diciembre de 1997 de las acciones de Aerolíneas Argentinas, S.A. transferidas a Andes Holding, B.V. Esta transacción ha supuesto la baja de coste y provisión por importes de 24.908 millones de pesetas y 21.862 millones de pesetas, respectivamente.

Asimismo, y en la misma fecha, la Sociedad ha adquirido un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A. por importe de 382 millones de pesetas.

Al cierre del ejercicio 1998, la Sociedad ha dotado con cargo al epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta un importe de 600 millones de pesetas que representa su porcentaje de participación en las pérdidas incurridas por Interinvest, S.A. en el ejercicio 1998.

Al 31 de diciembre de 1998, la Sociedad tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 11.563 millones de pesetas. La Sociedad tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.336 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto y mediante una garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.

VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)

En noviembre de 1996, la Sociedad presentó un Plan de Viabilidad para VIASA que no fue aceptado por los representantes de los trabajadores. En enero de 1997 se produjo el cese de las operaciones de VIASA y en marzo de 1997, tras el acuerdo de los accionistas, se presentó la suspensión de pagos de VIASA y se inició el proceso de liquidación de la sociedad.

Como consecuencia del proceso de liquidación, al 31 de diciembre de 1998 la Sociedad mantiene provisionados todos los saldos (préstamos, intereses y cuentas comerciales) que mantiene con VIASA a la mencionada fecha.

En diciembre de 1997, y después de la subasta judicial que dio la propiedad de la flota que se indica a la Sociedad, se capitalizaron por un valor simbólico cuatro B-727 y tres DC-10 pertenecientes a VIASA que constituían garantía hipotecaria de los préstamos que en su día había otorgado la Sociedad, por lo que la Sociedad procedió a cancelar contra provisiones constituidas, los préstamos concedidos e intereses relacionados. En el ejercicio 1998 estos aviones se han matriculado. Al 31 de diciembre de 1998, los cuatro B-727 están parados en Miami y los tres DC-10 se encuentran en Madrid. En la actualidad se está a la espera de proceder a la venta de estos aviones.

Al 31 de diciembre de 1998 la situación de los saldos que mantiene IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. con VIASA es la siguiente:

■ AL 31-12-1998

MILLONES DE PESETAS

|                       | COSTE         | PROVISIÓN       |
|-----------------------|---------------|-----------------|
| PARTICIPACIÓN         | 14.716        | (14.716)        |
| PRÉSTAMOS E INTERESES | 4.263         | (4.263)         |
| CUENTA CORRIENTE      | 4.850         | (4.850)         |
| <b>TOTAL</b>          | <b>23.829</b> | <b>(23.829)</b> |

La Sociedad dispone de garantías sobre los saldos registrados en relación con préstamos e intereses constituidos por garantías hipotecarias sobre inmuebles y un B-727 de VIASA.

#### AMADEUS GROUP

"Amadeus Group" está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A., Amadeus Data Processing KG (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas.

En el ejercicio 1997, la Sociedad vendió a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. su participación en Amadeus Data Processing KG por un importe de 156.494.119 marcos alemanes, equivalentes a 13.234 millones de pesetas habiéndose generado una plusvalía por el mismo importe. Esta transacción de venta fue la primera de una operación a desarrollar en 1999 por la que en un primer momento todos los accionistas del Grupo Amadeus vendieron su participación en Amadeus Data Processing KG a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. y en un segundo momento, se producirá una ampliación de capital en la sociedad matriz que será suscrita en Bolsa.

Al no haberse producido de momento ninguna modificación en la participación de la Sociedad en el mencionado Grupo ni en el patrimonio del mismo, la Sociedad, hasta la conclusión de la operación, optó por dotar una provisión por el mismo importe que la plusvalía obtenida en la operación de venta, que se registró en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1997, provisión que se mantiene al 31 de diciembre de 1998.

Asimismo el 21 de septiembre de 1998 la Sociedad vendió el 34% de sus marcas SAVIA en España y Portugal a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por un importe de 3.340 millones de pesetas, habiendo obtenido una plusvalía por el mismo importe que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

"Amadeus-Group", cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, tuvo pérdidas en sus cinco primeros ejercicios como consecuencia de encontrarse en el período de la puesta en marcha inicial de su actividad. En los ejercicios 1997 y 1998 "Amadeus Group" ha obtenido beneficios.

#### SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.

El 21 de septiembre de 1998 la Sociedad vendió a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. el 34% de la participación en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. por un importe de 3.566 millones de pesetas habiendo obtenido una plusvalía de 3.549 millones de pesetas que la Sociedad ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

#### AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

En octubre de 1997, y de acuerdo con el Plan Director del Grupo IBERIA 1997-1999, se inició la programación conjunta de los vuelos de Aviación y Comercio, S.A. y de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con las consecuentes implicaciones sobre la política comercial común y la gestión de recursos comunes.

El 10 de noviembre de 1998, la Sociedad ha adquirido a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) su participación en Aviación y Comercio, S.A. por 38.860 millones. Dicha participación está compuesta por 19.832.000 acciones que representan el 67% del capital social de Aviación y Comercio, S.A..

**VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.**

Ante la imposibilidad de integrar a Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. como un operador del Grupo IBERIA, tal y como quedó definido en el Plan Director, y ante el elevado volumen de pérdidas acumuladas en los últimos años, la Dirección del Grupo IBERIA ha decidido a finales del ejercicio 1998 el cese de las operaciones presentando el correspondiente expediente, sobre el que se ha alcanzado un acuerdo a finales de febrero de 1999. Los Administradores de la Sociedad estiman que el efecto del mencionado expediente en las cuentas anuales adjuntas no será significativo.

CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe "Créditos a empresas del Grupo y asociadas" y con su correspondiente provisión en el balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto son los siguientes:

■ **CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS**

| CRÉDITOS             | MILLONES DE PESETAS | FECHA DE VENCIMIENTO | TIPO DE INTERÉS |
|----------------------|---------------------|----------------------|-----------------|
| VIASA                | 4.263               | (a)                  | (a)             |
| IBERBUS CONCHA LTD.  | 2.806               | 29-02-2003           | 5%              |
| IBERBUS ROSALÍA LTD. | 2.784               | 10-05-2003           | 5%              |
| IBERBUS CHACEL LTD.  | 3.084               | 06-09-2003           | 6%              |
| IBERBUS ARENAL LTD.  | 3.155               | 18-10-2003           | 6%              |
| IBERBUS TERESA LTD.  | 2.853               | 21-10-2004           | 6%              |
| IBERBUS EMILIA LTD.  | 2.865               | 10-11-2004           | 6%              |
| IBERBUS AGUSTINA     | 2.867               | 15-05-2005           | 6%              |
| IBERBUS BEATRIZ      | 2.876               | 15-06-2005           | 6%              |
| <b>TOTAL</b>         | <b>27.553</b>       |                      |                 |
| <b>PROVISIÓN</b>     | <b>(4.263)</b>      |                      |                 |

(a) Estos créditos están instrumentados en diversos préstamos y pagarés denominados en dólares USA. A partir de mayo de 1997 la Sociedad dejó de registrar intereses por estos préstamos dada la irreuperabilidad de los mismos. Ver información sobre VIASA en esta misma Nota en el apartado "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas".

Los créditos otorgados a las sociedades "Iberbus" son los concedidos a las sociedades arrendadoras de los aviones A-340 recibidos en operación (véase Nota 6).

## [8] DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto, es la siguiente:

### ■ DEUDORES AL 31-12-1998

|                                                    | MILLONES DE PESETAS |
|----------------------------------------------------|---------------------|
| ORGANISMOS PÚBLICOS                                | 11.519              |
| AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA                         | 21.580              |
| COMPAÑÍAS AÉREAS                                   | 8.975               |
| CLIENTES EN DELEGACIONES                           | 3.259               |
| TARJETAS DE CRÉDITO                                | 1.948               |
| OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS | 5.421               |
| DEUDORES VARIOS                                    | 3.300               |
| DEUDORES DE DUDOSO COBRO                           | 3.985               |
| PROVISIONES                                        | (4.569)             |
|                                                    | <b>55.418</b>       |

El saldo con "Organismos públicos" corresponde, básicamente, a cuentas a cobrar a la Dirección General de Aviación Civil por la subvención correspondiente a los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares y en Ceuta y Melilla, cuentas a cobrar a los distintos Ministerios españoles por el mantenimiento de los aviones de la Casa Real y de las Fuerzas Armadas, cuentas a cobrar a la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos y a otros organismos postales extranjeros por el transporte de la correspondencia, y cuentas a cobrar a Haciendas Públicas extranjeras.

## [9] INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto es el siguiente:

### ■ AL 31-12-1998

|                                          | MILLONES DE PESETAS |
|------------------------------------------|---------------------|
| IMPOSICIONES A CORTO PLAZO               | 54.459              |
| DEUDA PÚBLICA                            | 17.218              |
| DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO        | 1.690               |
| INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS           | 1.094               |
| OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES | 945                 |
| OTROS                                    | 1.151               |
|                                          | <b>76.557</b>       |

La rentabilidad media de las imposiciones a corto plazo al 31 de diciembre de 1998 era del 4,49%.

La deuda pública está constituida, principalmente, por Obligaciones del Estado que, al 31 de diciembre de 1998, tenían una rentabilidad media del 3,89%.

## [10] FONDOS PROPIOS

### CAPITAL SOCIAL

Al 31 de diciembre de 1998, el capital social estaba compuesto por 882.512.019 acciones nominativas, de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1998, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de la Sociedad, con una participación del 93,86%.

### RESERVA DE REVALORIZACIÓN

Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración tributaria comprobó y aceptó el saldo del epígrafe "Reserva de revalorización" por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, la Junta General Ordinaria de Accionistas de fecha 27 de junio de 1998, acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de pérdidas de ejercicios anteriores.

### APLICACIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL EJERCICIO 1997

Con fecha 27 de junio de 1998, la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad aprobó destinar los beneficios del ejercicio 1997 a compensar parte del saldo de la cuenta de "Pérdidas de ejercicios anteriores".

## [11] PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

El movimiento registrado en el ejercicio 1998 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

### ■ PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

|                              | MILLONES DE PESETAS |
|------------------------------|---------------------|
| SALDO AL 01-01-98            | 65.238              |
| DOTACIÓN DEL EJERCICIO       | 13.727              |
| APLICACIONES EN EL EJERCICIO | (14.986)            |
| SALDO AL 31-12-98            | 63.979              |
| .....                        |                     |

En el importe correspondiente a la dotación registrada en el ejercicio se incluyen 10.000 millones de pesetas para completar una provisión por importe de 20.000 millones de pesetas que corresponde a costes de reestructuración que los Administradores de la Sociedad han estimado que se incurrirán en los próximos años como consecuencia de las medidas incluidas en el Plan Director del Grupo IBERIA.

La dotación del ejercicio por este concepto se ha registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.

Las aplicaciones del ejercicio incluyen 6.550 millones de pesetas que se han registrado como ingresos extraordinarios del ejercicio al eliminarse el riesgo para el que se había constituido la provisión en ejercicios anteriores y el resto, 8.436 millones de pesetas, corresponden, básicamente, a provisiones aplicadas a su finalidad.

### [12] DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito de la Sociedad al 31 de diciembre de 1998, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

|                      |              | MILLONES DE PESETAS        |              |               |              |                 |
|----------------------|--------------|----------------------------|--------------|---------------|--------------|-----------------|
|                      |              | DEUDAS CON VENCIMIENTO EN: |              |               |              |                 |
| DIVISA               |              | 1999                       | 2000         | 2001          | 2002         | AÑOS SIGUIENTES |
| <b>DEUDA:</b>        |              |                            |              |               |              |                 |
| PRÉSTAMOS EN PESETAS |              | 9.699                      | 903          | 903           | 968          | 4.982           |
| PRÉSTAMOS EN DIVISA: | DÓLAR U.S.Á. | 24.481                     | 1.962        | 13.241        | 4.306        | 2.496           |
|                      | YENES        | 376                        | 468          | 3.542         | 1.502        | 1.736           |
|                      | MARCOS       | 1.354                      | 1.153        | 1.158         | 1.188        | 7.814           |
|                      |              | <b>35.910</b>              | <b>4.486</b> | <b>18.844</b> | <b>7.964</b> | <b>17.028</b>   |

Durante 1998, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 7,52% para los préstamos en pesetas y del 6,63%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

### [13] OPERACIONES DE FUTURO

La Sociedad mantiene una política de gestión activa de los riesgos derivados de la fluctuación de los tipos de cambio e interés, y del precio del combustible.

Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de pérdidas y ganancias, se realizan operaciones de cobertura.

A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados para cobertura que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 1998:

AL 31-12-1998

MILLONES DE PESETAS

COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS) 13.365

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS) 7.573

COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO Y TIPO DE INTERES (a)

CROSS CURRENCY INTEREST RATE SWAPS (PERMUTAS FINANCIERAS Y DE DIVISAS) 28.324

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO (a)

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS) 73.062

OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA

OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE (b) 78.684

(a) Permutas de las rentas de arrendamientos operativos en dólares o divisas excedentarias (libras esterlinas y francos suizos), para un periodo medio de cuatro años.

(b) Durante 1998 la Sociedad ha empleado el horizonte de coberturas de precio de combustible de aviaci3n a tres a3os.

[14] SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

La composici3n de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo SEPI y asociadas al 31 de diciembre de 1998 es la siguiente:

AL 31-12 98

MILLONES DE PESETAS

| SOCIEDAD                                   | SALDOS DEUDORES |               | SALDOS ACREEDORES |               |
|--------------------------------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------|
|                                            | A LARGO PLAZO   | A CORTO PLAZO | A LARGO PLAZO     | A CORTO PLAZO |
| SEPI, POR CONCEPTOS FISCALES (NOTA 15)     | 29.692          | 6.457         | 3.034             | 13.501        |
| SEPI, POR OTROS CONCEPTOS                  | -               | -             | 133               | 129           |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. | -               | 700           | -                 | -             |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.                     | -               | -             | -                 | 63            |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.    | -               | 306           | -                 | 94            |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                  | -               | 32            | -                 | 556           |
| IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.                    | -               | 58            | -                 | 18            |
| SAVIA                                      | -               | 1.626         | -                 | -             |
| AVIACI3N Y COMERCIO, S.A.                  | -               | -             | -                 | 464           |
| CARGOSUR, S.A.                             | -               | -             | -                 | 929           |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.                | -               | 2.981 (a)     | -                 | 61            |
| AMADEUS GROUP                              | -               | 321           | -                 | -             |
| BINTER FINANCE B.V.                        | -               | 1.744         | -                 | -             |
| ANDES HOLDING B.V. (NOTA 7)                | 20.500          | -             | -                 | -             |
| BINTER CANARIAS, S.A.                      | -               | -             | -                 | 556           |
| BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                  | -               | -             | -                 | 200           |
| MUSINI                                     | -               | 39            | 1.684             | 341           |
| CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.          | -               | 115           | -                 | 2             |
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACI3N, S.A. | -               | -             | -                 | 388           |
| OTROS                                      | -               | 6             | -                 | 315           |
|                                            | 50.192          | 14.385        | 4.851             | 17.617        |

(a) Incluye 317 millones de pesetas correspondientes a Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur, S.A.

La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 4.850 millones de pesetas con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo SEPI y asociadas durante el ejercicio 1998 son las siguientes:

■ 1998

MILLONES DE PESETAS

| SOCIEDAD                                   | SERVICIOS PRESTADOS | INGRESOS FINANCIEROS | SERVICIOS RECIBIDOS | GASTOS FINANCIEROS |
|--------------------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|--------------------|
| SEPI                                       | -                   | 5                    | -                   | 4                  |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. | 1.083               | -                    | 676                 | -                  |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.                     | 2                   | 285                  | 179                 | -                  |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.    | 1.620               | -                    | 392                 | -                  |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                  | 86                  | -                    | 6.438               | -                  |
| SAVIA                                      | 4.267               | -                    | 638                 | -                  |
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                  | 5.378               | 12                   | 40.151              | -                  |
| CARGOSUR, S.A.                             | -                   | -                    | 101                 | -                  |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.                | 7.821               | -                    | 281                 | -                  |
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. | -                   | -                    | 251                 | -                  |
| AMADEUS GROUP                              | 4.981               | -                    | 13.068              | -                  |
| BINTER FINANCE, B.V.                       | -                   | 59                   | -                   | 10                 |
| BINTER CANARIAS, S.A.                      | 2.870               | 2                    | -                   | -                  |
| BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                  | 416                 | -                    | -                   | -                  |
| SOCIEDADES IBERBÚS                         | 1.270               | -                    | 8.335               | -                  |
| MUSINI                                     | -                   | -                    | -                   | 183                |

Los servicios prestados a Aviación y Comercio, S.A., Aerolíneas Argentinas, S.A. y Binter Canarias, S.A. consisten, fundamentalmente, en el mantenimiento de aviones, en la asistencia a pasajeros y aeronaves en escala, comisiones para la venta de billetes y alquileres de aviones.

Los servicios prestados a la Sociedad por Iber-Swiss Catering, S.A. corresponden al suministro de catering y de material de mayordomía. Amadeus Group factura a la Sociedad por las reservas de billetes efectuadas en su sistema y, adicionalmente, la Sociedad percibe una comisión por cada billete emitido por ella a través de dicho sistema.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1998 la Sociedad ha entregado garantías a terceros en favor de su sociedad filial Binter Mediterráneo, S.A. por un importe total de 2.300 millones de pesetas.

## [15] SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

### ■ SITUACION FISCAL AL 31-12-1998

MILLONES DE PESETAS

|                                                                                   |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>SALDOS DEUDORES:</b>                                                           |               |
| HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS                                           | 475           |
|                                                                                   | 475           |
| <b>SALDOS ACREEDORES:</b>                                                         |               |
| HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO                 | 598           |
| HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS | 3.397         |
| HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS         | 1.489         |
| HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREEDORAS                                         | 2.867         |
| SEGURIDAD SOCIAL ACREEDORA                                                        | 5.188         |
| OTROS SALDOS ACREEDORES                                                           | 9             |
|                                                                                   | <b>13.548</b> |

El Impuesto sobre Sociedades se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con el resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

La conciliación del resultado contable del ejercicio 1998 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

### ■ 1998

MILLONES DE PESETAS

|                                                           | AUMENTO    | DISMINUCIÓN  | IMPORTE       |
|-----------------------------------------------------------|------------|--------------|---------------|
| BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS                             | -          | -            | 62.801        |
| DIFERENCIAS PERMANENTES                                   | 87         | (231) (a)    | (144)         |
| <b>DIFERENCIAS TEMPORALES:</b>                            |            |              |               |
| CON ORIGEN EN EL EJERCICIO                                | 25.123 (b) | (6.889)      | 18.234        |
| CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES                       | -          | (12.011) (c) | (12.011)      |
| <b>BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)</b> |            |              | <b>68.880</b> |
| <b>AJUSTES POR CONSOLIDACIÓN FISCAL:</b>                  |            |              |               |
| DIFERENCIAS PERMANENTES                                   | 1.430      | (1.897)      | (467)         |
| <b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>                  |            |              | <b>68.413</b> |

a Este importe corresponde, en su mayor parte, a la corrección de efecto de la inflación en los resultados obtenidos por la Sociedad en la venta de bienes del inmovilizado.

b Este importe corresponde, principalmente, a provisiones para pensiones, provisiones para costes de reestructuración, y provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con las filiales.

c Este importe corresponde, básicamente, a provisiones para pensiones, obligaciones con el personal y provisiones para flota.

| AÑO DE RECUPERACION | MILLONES DE PESETAS |
|---------------------|---------------------|
| 2000                | 5.258               |
| 2001                | 5.100               |
| 2002 Y SIGUIENTES   | 19.334              |
|                     | <b>29.692</b>       |

Los Administradores de la Sociedad estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a diez años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establecía diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones hasta 1996 y, hasta abril de 1992, la creación de empleo. La Sociedad se ha acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 64 millones de pesetas en el ejercicio 1998 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1998 la Sociedad ha utilizado 1.519 millones de pesetas de las deducciones pendientes de ejercicios anteriores así como de las acreditadas en el presente ejercicio. Al 31 de diciembre de 1998 la Sociedad no tiene deducciones pendientes de tomar.

EXENCIÓN POR REINVERSIÓN

Durante los ejercicios 1998 y 1997, la Sociedad se ha acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 6.889 millones de pesetas y 915 millones de pesetas, respectivamente.

La Sociedad, por las rentas diferidas de los ejercicios 1998 y 1997 ha optado por integrar las mismas conforme al método establecido en el artículo 34.1 a) del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

| REINVERSIÓN DE BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS                                                 | MILLONES DE PESETAS |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------|
|                                                                                           | 1998                | 1997  |
| RENDA ACOGIDA A LA EXENCIÓN POR REINVERSIÓN Y PENDIENTE DE INCORPORAR A LA BASE IMPONIBLE | 6.889               | 915   |
| COMPROMISO DE REINVERSIÓN                                                                 | 6.906               | 2.848 |

En el ejercicio 1998, la Sociedad ha procedido a reinvertir los siguientes importes de acuerdo con el siguiente detalle:

| REINVERSIÓN REALIZADA EN 1998        | MILLONES DE PESETAS |                |
|--------------------------------------|---------------------|----------------|
|                                      | PLUSVALÍA 1998      | PLUSVALÍA 1997 |
| <b>INMOVILIZADO MATERIAL:</b>        |                     |                |
| FLOTA AÉREA                          | 3.566               | -              |
| MAQUINARIA                           | 839                 | -              |
| EQUIPOS DE AEROPUERTOS               | 1.506               | 286            |
| INSTALACIONES                        | -                   | 1.405          |
| EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN | 995                 | 1.157          |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>6.906</b>        | <b>2.848</b>   |

La Sociedad no tiene ningún compromiso de reinversión pendiente para ejercicios futuros.

En enero de 1997, las autoridades tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1992 a 1995 para todos los impuestos que son de aplicación a la Sociedad. Si bien por la inspección relativa al Impuesto sobre Sociedades se han levantado actas provisionales sin liquidación que confirman los datos declarados por la Sociedad, como resultado de la inspección, se levantaron actas firmadas en conformidad por importes poco significativos y actas firmadas en disconformidad sobre las que los Administradores de la Sociedad no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1998.

## [16] INGRESOS Y GASTOS

### A) IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad de la Sociedad en los ejercicios 1998 y 1997 es como sigue:

| ■ POR ACTIVIDADES                                        | MILLONES DE PESETAS |                |
|----------------------------------------------------------|---------------------|----------------|
|                                                          | 1998                | 1997           |
| INGRESOS POR PASAJE                                      | 481.618             | 373.460        |
| INGRESOS POR CARGA                                       | 37.107              | 37.499         |
| OTROS INGRESOS DE PASAJE Y CARGA                         | 15.247              | 8.896          |
| HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO) | 40.200              | 47.806         |
| ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS                    | 22.603              | 18.978         |
| OTROS INGRESOS                                           | 10.178              | 10.002         |
|                                                          | <b>606.953</b>      | <b>496.641</b> |

La distribución por redes de los ingresos de pasaje de los ejercicios 1998 y 1997 es la siguiente:

| ■ RED              | MILLONES DE PESETAS |                |
|--------------------|---------------------|----------------|
|                    | 1998                | 1997           |
| NACIONAL Y EUROPEA | 340.927             | 242.976        |
| ATLÁNTICO          | 121.015             | 110.708        |
| EXTREMO ORIENTE    | 9.252               | 12.514         |
| ÁFRICA             | 10.424              | 7.262          |
|                    | <b>481.618</b>      | <b>373.460</b> |

### ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS

Dentro de este apartado se incluyen los ingresos por la prestación de servicios de mantenimiento de aeronaves a otras compañías aéreas, entre las que se incluyen las sociedades del Grupo.

**B) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN**

El desglose por conceptos de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1998 y 1997 adjuntas es como sigue:

| CONCEPTOS                        | MILLONES DE PESETAS |               |
|----------------------------------|---------------------|---------------|
|                                  | 1998                | 1997          |
| INGRESOS POR COMISIONES          | 10.962              | 13.147        |
| INGRESOS POR CÁNONES             | 3.153               | 3.848         |
| INGRESOS POR ALQUILERES          | 1.817               | 1.711         |
| IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS | 1.329               | 1.440         |
| OTROS INGRESOS DIVERSOS          | 8.127               | 8.166         |
|                                  | <b>25.388</b>       | <b>28.312</b> |

**C) INGRESOS EXTRAORDINARIOS**

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta, es la siguiente:

| 1998                                                               | MILLONES DE PESETAS |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------|
| DEUDA AENA 1997                                                    | 2.384               |
| RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES                 | 6.550               |
| RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGOS | 1.433               |
| OTROS                                                              | 578                 |
|                                                                    | <b>10.945</b>       |

**AENA**

En la actualidad siguen pendiente de resolución por parte de los Tribunales, reclamaciones de la Sociedad ante AENA, por importe de 6.366 millones de pesetas, y hasta la fecha todas las resoluciones han sido favorables a la Sociedad, no existiendo ninguna reclamación de AENA ante la Sociedad.

**D) APROVISIONAMIENTOS**

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1998 y 1997 adjuntas presenta la siguiente composición:

| CONCEPTOS                     | MILLONES DE PESETAS |               |
|-------------------------------|---------------------|---------------|
|                               | 1998                | 1997          |
| COMBUSTIBLE DE AVIONES        | 49.902              | 49.944        |
| REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA | 15.920              | 12.190        |
| MATERIAL DE MAYORDOMÍA        | 5.467               | 4.623         |
| OTROS APROVISIONAMIENTOS      | 2.894               | 2.739         |
|                               | <b>74.183</b>       | <b>69.496</b> |

**E) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL**

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1998 y 1997 adjuntas es la siguiente:

| GASTOS DE PERSONAL             | MILLONES DE PESETAS |                |
|--------------------------------|---------------------|----------------|
|                                | 1998                | 1997           |
| SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS | 127.009             | 123.253        |
| CARGAS SOCIALES                | 39.159              | 36.251         |
|                                | <b>166.168</b>      | <b>159.504</b> |

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 1998 y 1997, ha sido el siguiente:

| EMPLEADOS                             | 1998          |               | 1997          |               |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                       | TIERRA:       |               | VUELO:        |               |
| GRADO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS | 1.172         | 1.148         | 1.239         | 1.201         |
| CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO         | 6.039         | 5.646         | 229           | 241           |
| OTROS                                 | 10.329        | 10.295        | 3.056         | 2.967         |
|                                       | <b>17.540</b> | <b>17.089</b> | <b>4.524</b>  | <b>4.409</b>  |
|                                       |               |               | <b>22.064</b> | <b>21.498</b> |

**F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN**

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1998 y 1997 adjuntas es la siguiente:

| OTROS GASTOS DE EXPLOTACION                                | MILLONES DE PESETAS |                |
|------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|
|                                                            | 1998                | 1997           |
| GASTOS COMERCIALES                                         | 67.377              | 57.917         |
| TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO                         | 36.631              | 34.134         |
| ALQUILER FLOTA AÉREA Y PAGOS A OPERADORES (NOTA 6) (a) (c) | 80.565              | 27.549         |
| MANTENIMIENTO (b)                                          | 23.571              | 18.336         |
| AYUDAS A LA NAVEGACIÓN                                     | 25.532              | 19.022         |
| SERVICIOS A BORDO                                          | 13.895              | 11.894         |
| GASTOS SISTEMA DE RESERVAS                                 | 16.220              | 10.288         |
| ALQUILERES VARIOS                                          | 8.798               | 8.222          |
| OTROS                                                      | 50.262              | 40.609         |
|                                                            | <b>322.851</b>      | <b>227.971</b> |

(a) Incluye el coste de los contratos *wet lease* de flota que ha ascendido a 16.773 millones de pesetas en el ejercicio 1998 y a 5.268 millones de pesetas en el ejercicio 1997.

(b) Incluye los gastos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.

(c) Incluye los pagos al operador AVIACO que han ascendido a 38.174 millones de pesetas.

**G) GASTOS EXTRAORDINARIOS**

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta, es la siguiente:

■ GASTOS EXTRAORDINARIOS

MILLONES DE PESETAS

|                                                  |               |
|--------------------------------------------------|---------------|
| DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES | 11.780        |
| OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS                     | 1.312         |
|                                                  | <b>13.092</b> |

**[17] EFECTO 2000**

El impacto del problema del año 2000 presenta en el caso de la aviación un problema realmente significativo por sus implicaciones sobre el funcionamiento eficiente y regular del transporte aéreo internacional.

Desde el primer semestre de 1997, la Sociedad está tomando las medidas oportunas para hacer frente a la problemática del año 2000 habiendo establecido un plan para evaluar todos los sistemas y subsanar los posibles problemas.

Por otra parte, las organizaciones internacionales coordinadoras del transporte aéreo internacional como IATA (International Air Transport Association) e ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional) han elaborado normas de conformidad estándar e internacional. En concreto, IATA ha desarrollado una metodología estándar para evaluar la conformidad año 2000 e identificar áreas problemáticas entre los proveedores de servicios de tráfico aéreo. Asimismo, IATA junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) ha colaborado en el desarrollo de un estándar para evaluar el funcionamiento de los aeropuertos. Los resultados de ambos estudios se han compartido con las compañías aéreas integrantes de IATA siendo la Sociedad uno de sus miembros.

En relación con la seguridad de los aviones, los proveedores relacionados como The Boeing Company, Airbus Industrie, Honeywell, entre otros, han establecido proyectos año 2000 que permiten concluir que el año 2000 no representa ninguna amenaza para el funcionamiento seguro de los aviones.

Para el resto de sistemas de información implicados en la actividad aérea (tanto internos como externos), la Sociedad está llevando a cabo el plan diseñado, por lo que espera poder hacer frente al año 2000 sin que se produzca ningún problema significativo. En relación con los costes asociados, en 1997 la Sociedad dotó una provisión por importe de 1.000 millones de pesetas. Durante el ejercicio 1998 se ha utilizado un importe de 433 millones de pesetas, habiendo estimado al cierre del ejercicio unos costes pendientes de 4.000 millones de pesetas que se han dotado con cargo al epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta, habiéndose registrado la correspondiente provisión en el epígrafe "Deudas por compras o prestación de servicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

**[18] RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 1998 por los miembros del Consejo de Administración ascendió a 122 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1998 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

**[19] CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 1998 Y 1997**

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 1998 y 1997:

■ **APLICACIONES**

|                                                                                  | MILLONES DE PESETAS |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|
|                                                                                  | EJERCICIO<br>1998   | EJERCICIO<br>1997 |
| ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO:                                                   |                     |                   |
| INMOVILIZACIONES INMATERIALES                                                    | 645                 | 142               |
| INMOVILIZACIONES MATERIALES                                                      | 54.732              | 13.870            |
| INMOVILIZACIONES FINANCIERAS EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS                   | 48.978              | 7.112             |
| OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS                                                    | 2.916               | 220               |
| GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS                                         | 182                 | -                 |
| CANCELACIÓN O TRASPASO A CORTO PLAZO DE DEUDAS A LARGO PLAZO:                    |                     |                   |
| EMPRÉSTITOS Y OTRAS EMISIONES ANÁLOGAS                                           | 34.096              | 31.212            |
| DE EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS                                                | 129                 | 1.147             |
| DE OTRAS DEUDAS                                                                  | 97                  | 60                |
| PROVISIONES PARA GRANDES REPARACIONES                                            | 1.016               | 1.054             |
| PROVISIONES PARA PENSIONES                                                       | 2.245               | 2.113             |
| PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL                                    | 1.524               | 1.482             |
| PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES                                                 | 1.074               | 17.757            |
| <b>TOTAL APLICACIONES</b>                                                        | <b>147.634</b>      | <b>76.169</b>     |
| <b>EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES<br/>(AUMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE)</b> | <b>-</b>            | <b>42.545</b>     |



ORÍGENES

MILLONES DE PESETAS

|                                                                                      | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES                                              | 77.599            | 85.255            |
| DEUDAS A LARGO PLAZO:                                                                |                   |                   |
| DE EMPRESAS DEL GRUPO                                                                | 2.602             | 240               |
| DE OTRAS EMPRESAS                                                                    | 16.109            | 3                 |
| ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES                            | 10.019            | 7.372             |
| ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES FINANCIERAS                                          | 3.566             | 19.824            |
| DIVIDENDOS PERCIBIDOS                                                                | 3.325             | -                 |
| CANCELACIÓN ANTICIPADA O TRASPASO<br>A CORTO PLAZO DE OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS: |                   |                   |
| EMPRESAS DEL GRUPO                                                                   | 147               | 5.080             |
| OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS                                                        | 583               | 173               |
| INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS                                           | 235               | 767               |
| <b>TOTAL ORÍGENES</b>                                                                | <b>114.185</b>    | <b>118.714</b>    |
| EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES<br>(DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)        | 33.449            | -                 |



VARIACION DEL CAPITAL CIRCULANTE

MILLONES DE PESETAS

|                                     | 1998         |               | 1997          |              |
|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
|                                     | AUMENTO      | DISMINUCIÓN   | AUMENTO       | DISMINUCIÓN  |
| EXISTENCIAS                         | 1.317        | -             | 554           | -            |
| DEUDORES                            | -            | 4.160         | -             | 4.490        |
| ACREEDORES A CORTO PLAZO            | -            | 31.126        | 13.849        | -            |
| INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES  | -            | 392           | 32.830        | -            |
| TESORERÍA                           | 708          | -             | -             | 785          |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN ACTIVOS | 204          | -             | 587           | -            |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>2.229</b> | <b>35.678</b> | <b>47.820</b> | <b>5.275</b> |
| VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE    | -            | 33.449        | 42.545        | -            |

La conciliación entre los resultados contables y los recursos procedentes de las operaciones es la siguiente:

| CONCILIACION                                                     | MILLONES DE PESETAS |          |
|------------------------------------------------------------------|---------------------|----------|
|                                                                  | 1998                | 1997     |
| BENEFICIO CONTABLE                                               | 51.291              | 11.028   |
| MÁS / (MENOS):                                                   |                     |          |
| DOTACIONES A LAS AMORTIZACIONES Y PROVISIONES DE INMOVILIZADO    | 21.356              | 33.960   |
| DOTACIONES A LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS               | 25.974              | 67.586   |
| GASTOS DERIVADOS DE INTERESES DIFERIDOS Y DE GASTOS AMORTIZABLES | 2.071               | 2.200    |
| CRÉDITO IMPOSITIVO RECUPERABLE A LARGO PLAZO                     | (6.927)             | (2.012)  |
| DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, PROCEDENTES DEL LARGO PLAZO         | 3.297               | (2.986)  |
| DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, POR ACTUALIZACIÓN DEL INMOVILIZADO  | -                   | (69)     |
| INGRESOS DERIVADOS DE INGRESOS DIFERIDOS                         | (1.430)             | (1.571)  |
| RESULTADOS NETOS EN LA ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO               | (7.022)             | (16.207) |
| RECUPERACIÓN DE EXCESOS DE PROVISIONES Y AMORTIZACIONES          | (11.736)            | (7.090)  |
| CANCELACIÓN DE INTERESES CAPITALIZADOS                           | 725                 | 416      |
|                                                                  | 77.599              | 85.255   |

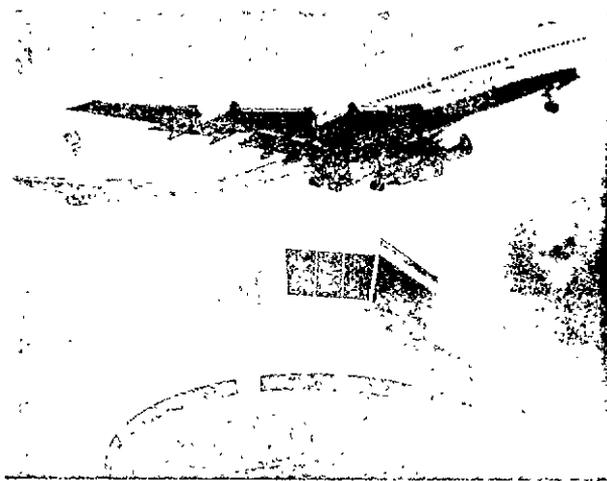
**informe anual**  
**1 9 9 8**

**INFORME DE GESTIÓN**

LA PRESENTE PUBLICACION INCLUYE, DEBIDO A SU EXTENSION, UN EXTRACTO DEL INFORME DE GESTION.  
EL TEXTO INTEGRO SE HAYA DEPOSITADO EN EL REGISTRO MERCANTIL DE MADRID.



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA. S.A.



## [1] ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

El año 1998, previo a la privatización de la compañía IBERIA, ha supuesto un avance muy importante en la consecución de los objetivos estratégicos fijados en el Plan Director, a pesar de las dificultades que para el crecimiento ha supuesto la restricción en el uso de los recursos y de las infraestructuras.

Los resultados del ejercicio antes de impuestos de IBERIA se han situado en 62.801 millones de pesetas, cuatro veces los alcanzados el año anterior, lo que ha permitido conseguir una rentabilidad sobre fondos propios del 34%, sensiblemente por encima de los objetivos del Plan. Esta misma magnitud ha ascendido a 65.967 millones de pesetas en el caso del Grupo IBERIA.



La privatización será el elemento de más relevancia para la compañía durante los primeros meses de 1999. La primera fase de la misma, correspondiente a la venta a socios industriales (American Airlines y British Airways) se formalizará en febrero de 1999 con la adquisición de un 10% del capital entre ambas compañías; el segundo tramo, correspondiente a la venta a socios institucionales -bancos, constructoras, etc.- y que equivale a una participación del 30% se encuentra en fase de desarrollo por SEPI para elegir a aquellos socios que garanticen estabilidad en el accionariado. El proceso culminará con la salida a Bolsa del 54% restante en el tercer cuatrimestre de 1999, ya que un 6% corresponde a los empleados de la compañía.

Dentro de un comportamiento del mercado favorable, la actividad en este ejercicio se ha visto obstaculizada en el caso de IBERIA por ciertas limitaciones en la producción, ya que a pesar de la integración de la política comercial del Grupo y la programación conjunta, desarrolladas ambas durante 1997 de acuerdo con lo aprobado en el Plan Director, que pretendía optimizar la utilización de recursos, no se ha podido incrementar la actividad del operador IBERIA con recursos propios, debido a las dificultades que para la mejora en la productividad de las tripulaciones técnicas ha supuesto la negociación del Convenio Colectivo finalizada en octubre. Así, la producción del operador IBERIA ha sido un 6% inferior al año anterior. Por otra parte, Aviaco ha aumentado sus horas bloque cerca de un 4%, y el conjunto de ambas situaciones ha obligado a la compañía a recurrir con mucho mayor peso que en 1997 a contratar flota en régimen de wet-lease fuera del Grupo, concretamente a formalizar con Air Europa en el mes de marzo un acuerdo para el alquiler estable de 11 aviones (2 de largo radio y 9 de corto y medio), con tripulaciones técnicas incluidas.

En este ejercicio se han firmado convenios con algunos colectivos que integran la plantilla de IBERIA, iniciándose el ejercicio con la firma del Convenio de Tierra, vigente hasta el año 1999, y en octubre de 1998 se alcanzó el acuerdo IBERIA-SEPLA sobre el VI Convenio Colectivo con vigencia hasta el año 2000, en el que se mantienen las medidas de productividad existentes y se adoptan nuevas, incorporándose la figura del copiloto de relevo, se incrementan los límites de horas y los días de actividad, y se acuerda la contratación entre 1998 y 1999 de 220 nuevos pilotos, lo que permitirá romper las limitaciones con las que el operador IBERIA se ha encontrado en este ejercicio, para alcanzar previsiblemente una producción de 324.000 horas bloque en 1999 y superar las 360.000 en el año 2000. Con el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros está en proceso de negociación su convenio colectivo.

En los primeros meses de 1998 se firmó el Plan de flota más ambicioso de la historia de la compañía por un importe superior a 600.000 millones de Ptas., que apuesta por un futuro en plena expansión, especialmente en aquel mercado en el cual se pretende reforzar la condición de líder: el mercado Europa-Latinoamérica. Este plan no sólo supone una importante labor de modernización de flota, sino que supondrá un ahorro en costes operativos y de formación, debido a la homogeneización de la mayor parte de la flota en las distintas familias Airbus, lo cual se materializará en menores gastos de mantenimiento y repuestos, combustible de aviones, con las consiguientes ventajas medioambientales, y reduciendo el coste de formación de los pilotos y auxiliares, permitiendo la intercambiabilidad de los tripulantes entre flotas, con el consiguiente incremento adicional de la productividad.

El plan contempla la incorporación de 92 aviones de corto y medio (52 en firme y 40 en opción de compra), así como 11 para rutas de largo radio (6 en firme y 5 opciones), bajo diferentes opciones: propiedad pura, leasing financiero, leasing operativo y otras fórmulas de financiación.

Los nuevos acuerdos laborales y la disponibilidad de la nueva flota permitirán abordar los objetivos estratégicos establecidos para 1999, con la ventaja de que la flexibilidad introducida en la firma de estos Convenios para el uso del wet-lease, así como en las opciones de compra incluidas en el plan de flota acordado, permiten decisiones sobre el mantenimiento o modificación de los planes comerciales, en base a variaciones de demanda imprevistas de los mercados, con un menor lastre de costes fijos.

El potencial de crecimiento del aeropuerto de Madrid-Barajas, cuya tercera pista se inauguró el pasado noviembre y donde han continuado durante el ejercicio 1998 las obras de modernización y ampliación del mismo, y para el que están planeadas otras cuarta y quinta pistas, posibilitará su desarrollo como hub de conexiones, en el cual se habilitará una nueva terminal de pasajeros, la T4, de utilización exclusiva para IBERIA y sus aliados estratégicos. Sin embargo, todavía durante 1998 la situación en la que dicho aeropuerto se encontraba ha impedido ofrecer la calidad requerida a nuestros clientes en términos de puntualidad y comodidad en tierra. La superación de estas dificultades en la prestación de nuestros servicios, que han empeorado la cuenta de resultados de 1998, representa uno de los principales objetivos para 1999.

En este ejercicio IBERIA ha establecido nuevas rutas a destinos como Helsinki, Turín, Johannesburgo, Chicago, Oporto y Venecia, y ha ofrecido vuelos sin escalas a destinos de Latinoamérica como Santiago de Chile, Lima y San José de Costa Rica. Pero con el objeto de no perder presencia en este mercado objetivo, y debido a las limitaciones de oferta comentadas surgidas a lo largo de 1998, IBERIA ha tenido que readecuar su programación, dejando de operar la ruta a Tokio desde diciembre, para asignar sus recursos humanos y materiales al mercado Atlántico Medio y Sur.

La operación diaria a Chicago se enmarca dentro del desarrollo de la alianza comercial con American Airlines; se sirve en código compartido y posibilita la comercialización para IBERIA de 23 destinos norteamericanos.

En este ejercicio, la Dirección Comercial del Grupo, ha terminado de implantar algunos de los programas que se contenían en el Plan Director, habiéndose creado Serviagencias, un servicio centralizado de atención a las agencias de viaje dentro del territorio nacional e implantado un nuevo sistema de incentivación a las mismas más competitivo -Valor 98-. Por otro lado se ha creado la compañía Viva Tours que, orientada al turista español, optimizará la comercialización y distribución de la oferta excedente, tanto de servicios del Grupo, esto es, billetes de avión en temporada, como de servicios de hoteles, alquiler de coches u otros productos turísticos.

En relación con el cliente final, IBERIA ha relanzado el programa de fidelización de clientes IBERIA Plus, y ha rediseñado el estándar de servicio de las clases nobles, adecuándolo a las mejores prácticas del mercado para el cliente de Europa e Intercontinental. Además ha puesto en marcha Serviberia, para informar, reservar, vender y enviar billetes a domicilio a los clientes que lo soliciten.

Un hecho relevante del ejercicio en relación con el producto ofrecido lo constituye el inicio de una fuerte inversión en la mejora de las clases de negocios en la flota de largo radio, actuación enmarcada en el objetivo estratégico de aumentar la presencia en este segmento de mercado de mayor yield. Será en 1999 cuando esté finalizada en todos los aviones de dicha flota.

El área de gestión Material ha desarrollado su actividad durante el ejercicio, alcanzando una producción de 3,18 millones de horas, de las cuales ha realizado con plantilla propia casi tres millones de horas, superando la actividad del ejercicio anterior. La producción dedicada a terceros ha crecido respecto a 1997, disminuyendo la producción dedicada a IBERIA. Es importante destacar entre las actividades del ejercicio el mantenimiento de la flota operada en wet-lease por IBERIA de Air Europa, así como la modificación de interiores de flota de largo radio y la incorporación de nuevos sistemas de radionavegación electrónica en la flota.

En Aeropuertos continúa el proceso de subrogaciones de personal a segundos operadores, y a su vez incorporando, de acuerdo con el Plan Director, la actividad de handling de Aviaco en aquellos aeropuertos donde esta compañía ejercía la concesión, con la excepción de Mahón, que se integrará en 1999. Gracias a las actuaciones de defensa de la cuota, el impacto de la competencia no ha sido finalmente tan agresivo como se había previsto, lo que ha permitido mantener una cuota del 69% y un ingreso por A.P.A. superior al presupuestado.

Sistemas ha seguido realizando la explotación de los sistemas que permiten la actividad habitual de la compañía, pero a su vez ha estado y continúa desarrollando las tareas necesarias para abordar dos proyectos clave para IBERIA, los proyectos Año 2000 y Euro, que permitirán, en las fechas previstas un funcionamiento seguro de los sistemas de la compañía y adaptado al nuevo entorno económico y tecnológico.

La actividad de carga supuso a IBERIA 35.340 millones de Ptas., habiendo disminuido un 1% respecto al ejercicio anterior, debido a la planificación del programa en base a la actividad y utilización de recursos orientado a la actividad de pasaje. En cuanto



a la flota carguera D-C8, a finales de año se vendió generando una importante plusvalía y procediéndose al mismo tiempo a alquilarlos en régimen de wet-lease. Un avión carguero B-747 se operó en régimen de wet-lease en el primer trimestre con Kalitta y posteriormente con Atlas.

Este ejercicio 1998 ha sido, a pesar de las restricciones impuestas por las limitaciones internas de recursos, tema ya solventado con los actuales acuerdos, o debidas a condicionantes externos -restricciones a la operación por problemas con la infraestructura aeroportuaria-, un buen año, pues, incluso con una reducción respecto a lo previsto de la oferta medida en términos de AKO's de un 4,4% y de horas bloque de un 4,2% se han alcanzado unos resultados de explotación a nivel Grupo de 52.461 millones de Ptas. (en IBERIA, L.A.E. 47.979 millones) con una mejora del 31% sobre el año anterior. Los ingresos de explotación del Grupo se han incrementado respecto al ejercicio anterior el 9,1%, porcentaje mayor que el de gastos de explotación, que lo hicieron en un 7,6%.

Dentro de los ingresos de explotación del Grupo, destaca el aumento de los ingresos de pasaje que en términos homogéneos frente al año anterior crecieron en un 10%, soportado en gran medida en la favorable evolución del yield que se incrementó frente a 1997 en casi un 3,2%, fundamentalmente en los tráficos de corto y medio radio y en menor medida en el largo radio (1%). Este buen comportamiento del ingreso unitario tiene su origen en la política comercial desarrollada que ha tenido en la defensa de los ingresos por pasajero uno de los ejes básicos; así, del incremento comentado en el yield, un ochenta por ciento se debe a mejora en el precio (la política de adecuación de tarifas a los distintos mercados es fundamental) y el otro veinte por ciento a la favorable paridad monetaria, fundamentalmente del dólar, en la primera parte del año.

Por el contrario, la evolución de los ingresos de carga no ha sido tan positiva. Frente al año anterior cayeron un 4%, y tiene sus causas en distintos elementos casi todos ellos no recurrentes: de un lado las dificultades para el crecimiento supusieron un inestable programa que penalizó por encima del pasaje a la carga, dada su consideración de marginalidad frente al tráfico de pasajeros; por otro lado, la puesta en operación de la nueva terminal con los múltiples problemas que ocasionó, produjo un importante retrainamiento en el tráfico de mercancías por Barajas durante los meses centrales del año; finalmente, la cancelación de la ruta a Japón penalizó fuertemente los ingresos y resultados de esta área, donde el aporte de esa línea constituía casi un 10% de los ingresos totales, siendo su sustitución por otros mercados uno de los retos para la unidad en 1999.

En cuanto al Handling, a pesar de reducir el volumen de ingresos de terceros frente al año anterior, su evolución ha sido muy positiva. Frente a unas expectativas de fuerte reducción en la cuota de mercado de terceros hasta dejarla en un 66% (objetivo que ya se consideraba de alta dificultad ante la previsible consolidación en los aeropuertos de Barajas y Barcelona de los segundos operadores), la realidad ha sido que la cuota se ha mantenido en un 69%, y lo que aún es más importante de cara a la estabilización futura de los márgenes del área de negocio, sin un deterioro mayor en el ingreso unitario (la caída frente a 1997 ha sido de un 4%), lo cual sitúa la pérdida del ingreso unitario acumulada desde la entrada de los segundos operadores en algo menos del 20%, frente a unas expectativas mucho más negativas que lo situaban a finales de 1999 en el 35%.

Por lo que respecta a los gastos de explotación, debe destacarse el importante crecimiento del capítulo de alquiler de flota (69%) originado fundamentalmente en la operación de wet-lease, extendido durante todo el año para los dos aviones de Air Atlanta (inicialmente un B-747 y un L-1011, y desde mayo dos B-747) y la iniciada de forma estable desde marzo con aviones de Air Europa (inicialmente dos B-767, cinco B-737 y cuatro B-757, que variará en los próximos meses en la composición de estas dos últimas flotas aunque se mantendrá en nueve el número de unidades de corto y medio) y del capítulo de tasas de navegación (18% frente a 1997) debido a la aplicación desde el uno de enero de 1998 de la nueva tarifa de aproximación por parte de AENA que ha supuesto un mayor gasto durante el ejercicio de más de 2.000 millones de pesetas, y cuyo impacto se estima que ascenderá hasta 4.500 millones en 1999 y a cerca de 7.000 millones en el año 2000.

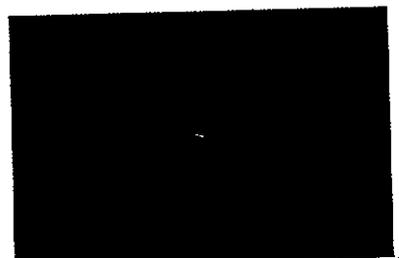
Los gastos de personal del año crecieron en un 3,5%, debido básicamente a la aplicación de los incrementos salariales acordados en los convenios suscritos con los trabajadores, lo que unido a los deslizamientos y al incremento de la Seguridad Social cubre en las distintas compañías tres puntos del incremento mencionado. El resto del incremento se debe al aumento de plantilla en TCP's (3% de mayor plantilla equivalente para cubrir básicamente la operación de wet-lease con Air Europa), en tripulaciones técnicas (2% en IBERIA) y en la plantilla de tierra en las áreas de handling nacional (2%) y mantenimiento (3%).

El aspecto más positivo en cuanto a la evolución de los gastos se encuentra en el combustible, donde la importante caída de los precios permite no sólo compensar el incremento de la paridad peseta/dólar, sino producir ahorros significativos en nuestra factura en pesetas. Así, el capítulo de combustible de aviación disminuyó casi un 3% frente a 1997 aun con un incremento de casi un 6% de las horas bloque.

También destacar en el aspecto positivo la disminución de las amortizaciones (casi el 30%) por efecto de la aplicación en 1997 de la actualización de balances realizada a finales de 1996, con un peso muy importante en dicho ejercicio (en torno a 8.000 millones), menor en 1998 (algo menos de 3.000 millones) y estabilizado en torno a 2.000 millones en los próximos cinco años.

La aplicación de las políticas de reducción de gastos generales establecidas en el Plan Director ha continuado durante el ejercicio de 1998, donde la disminución de este epígrafe frente a las previsiones en dichas actuaciones ha sido de casi el 6%, por encima del 5% fijado como objetivo anual para el período 1997-1999.

La evolución de los ratios de costes y margen de explotación unitarios al nivel IBERIA más Aviaco sitúan en 1998 el coste por AKO en 12,73 pesetas, apenas un 1% por encima de 1997, a pesar de los elementos de costes con importantes incrementos ya comentados (alquiler de flota, personal, tasas, comerciales), situándose el ingreso de explotación por AKO en 13,87 pesetas, un 2,4% por encima del de 1997. Así, el margen unitario de explotación pasa de 0,96 pesetas/AKO a 1,14 pesetas/AKO en 1998.



Sin embargo, esta positiva evolución de los márgenes de explotación contrasta con el negativo comportamiento de los ratios de utilización de flota. IBERIA se sitúa en los últimos puestos de la lista de compañías aéreas en cuanto a la utilización de aviones, siendo este el elemento en el que la compañía debe prestar la máxima atención, dado que supone un lastre importante en el coste de los recursos y al mismo tiempo una oportunidad de mejora de los resultados y del valor de la compañía.

Un importante hecho a destacar producido en los últimos meses del año es la decisión de cerrar VIVA. La imposibilidad de producir su integración en la operación regular del Grupo hacía descartable su continuidad en el mercado chárter, donde desde 1996 había acumulado unas pérdidas cercanas a los 7.000 millones de pesetas, y donde hasta con las hipótesis más optimistas los ejercicios futuros apenas rebajan dichas pérdidas hasta los 1.000 millones anuales. En estas circunstancias, la dirección del Grupo se vio obligada a tomar dicha decisión, presentándose el expediente de regulación de empleo previo al cese de actividad a finales de enero de 1999, esperándose su resolución negociada durante el primer trimestre de dicho año.

También debe destacarse la recuperación de parte de la flota de VIASA que estaba como garantía hipotecaria de los préstamos concedidos durante el período 1994-1996 a dicha compañía. En el mes de agosto de 1998, IBERIA recuperó y matriculó tres D-C10 y cuatro B-727, lo cual viene a paliar siquiera parcialmente el coste de la inversión pasada.

Durante el año se han puesto en marcha importantes proyectos, destacando por su impacto en el colectivo de trabajadores, el denominado CREANDO FUTURO. Su misión es la de promover un cambio cultural que, con el compromiso y la participación de todos, sitúe a la compañía y al Grupo en una posición de liderazgo, satisfaciendo las expectativas de nuestros clientes, para asegurar la rentabilidad y el crecimiento, y motivando la actuación de todos los trabajadores, compartiendo la necesidad de cambios, reduciendo las barreras que separan jerárquicamente los distintos niveles y mejorando los procesos mediante acciones de mejora de rápida implantación. En su primer año se han desarrollado 18 procesos con una participación cercana a las 1000 personas.

El efecto del año 2000 ha generado la necesidad de crear dentro del Grupo un proyecto especial en el cual, mediante la presencia de expertos de todas las áreas, se identifiquen las necesidades y desarrollen los planes de actuación necesarios, incluidos los eventuales planes de contingencias. Este es un proyecto que viene desarrollando sus tareas en el área de sistemas de información desde mediados de 1997, estando prevista su finalización en el primer semestre de 1999. El resto de actuaciones de "no IT" se vienen desarrollando desde el segundo semestre de 1998 y se prevé culminarán antes de finalizar 1999.

También la compañía ha desarrollado durante 1998 una metodología propia para abordar el Proyecto EURO para la adopción de la moneda única, que ha sido implementada durante 1998 y cuyas tareas se desarrollarán en los próximos dos ejercicios (1999 y 2000).

El próximo 1999 será el año de la privatización de IBERIA. El cambio en la cultura empresarial será muy importante e imprescindible, siendo el objetivo de creación de valor para el accionista el que presidirá las decisiones. Pero difícilmente podrán alcanzarse dichos objetivos en tanto los elementos que definen nuestra calidad de servicio no mejoren de forma sustancial. El año 1999 será básico para que la estrategia de crecimiento con rentabilidad tenga éxito. El esfuerzo a desarrollar en la mejora de los parámetros de calidad es importante, y sobre todo lo es aún más que seamos capaces de conseguir que dichas mejoras sean claramente percibidas por el pasajero.

## [2] PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

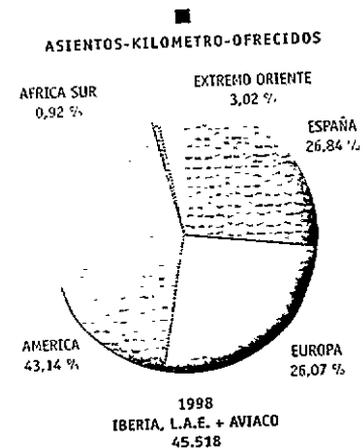
### OFERTA

La producción de IBERIA, caracterizada fundamentalmente en el año 1998 por la consolidación de la programación conjunta con Aviaco, iniciada en el último trimestre del ejercicio anterior, ha experimentado en términos de AKO's, un incremento del 7,8% sobre el año 1997, destacando la red de largo radio.

Este significativo crecimiento no ha alcanzado, sin embargo, las previsiones iniciales del ejercicio (-3,4%) como consecuencia de las restricciones en los slots de Madrid y Barcelona y la no consecución de acuerdos con el colectivo de técnicos de vuelo hasta el mes de octubre, condicionante este último al que la Compañía ha hecho frente mediante la utilización de aviones en wet-lease, firmándose a este respecto en el mes de enero un importante acuerdo con la compañía Air Europa, que operativo desde mediados de marzo ha permitido la realización de 26.606 H.B., con flotas B-767, B-757 y B-737.

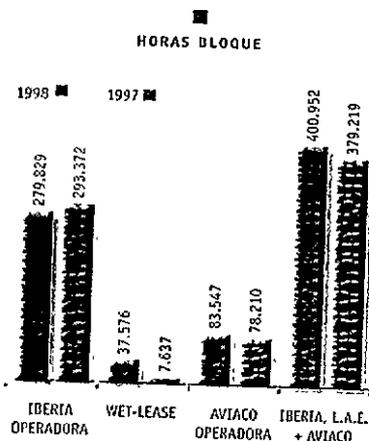
La distribución de la oferta es la siguiente:

| OFERTA                         | MILLONES DE AKO'S |               |              |            |
|--------------------------------|-------------------|---------------|--------------|------------|
|                                | 1998              | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
| ESPAÑA                         | 12.218            | 11.905        | 313          | 2,6        |
| EUROPA                         | 11.869            | 10.933        | 936          | 8,6        |
| AMERICA                        | 19.638            | 17.765        | 1.873        | 10,5       |
| AFRICA SUR                     | 418               | 0             | 418          | -          |
| EXTREMO ORIENTE                | 1.375             | 1.614         | (239)        | (14,8)     |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>45.518</b>     | <b>42.217</b> | <b>3.301</b> | <b>7,8</b> |



La producción medida en términos de Horas bloque se incrementa un 5,7% sobre el año 1997, ligeramente por debajo de las previsiones del ejercicio (0,4%), habiendo sido posible mantener este nivel, dadas las limitaciones en el uso de recursos propios, por la mayor contratación de wet-lease.

Su evolución es la siguiente:



**EVOLUCION PRODUCCION**

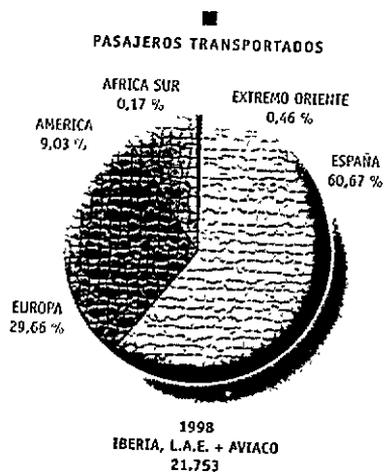
|                                | 1998           | 1997           | HORAS BLOQUE  |            |
|--------------------------------|----------------|----------------|---------------|------------|
|                                |                |                | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.   |
| IBERIA OPERADORA               | 279.829        | 293.372        | (13.543)      | (4,6)      |
| WET-LEASE                      | 37.576         | 7.637          | 29.939        | 392,0      |
| AVIACO OPERADORA               | 83.547         | 78.210         | 5.337         | 6,8        |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>400.952</b> | <b>379.219</b> | <b>21.733</b> | <b>5,7</b> |

**2.2. DEMANDA**

El número de pasajeros transportados por IBERIA ha alcanzado casi los 22 millones, con un incremento del 5,4% sobre el año anterior, destacando los crecimientos de la red europea en su conjunto y el Puente Aéreo con un total de casi 1,8 millones de pasajeros.

En el mercado americano, el incremento de la oferta realizado ha permitido transportar un 7,2% más de pasajeros que el año 1997, correspondiendo a los nuevos destinos operados en directo (Lima, Santiago de Chile y San José de Costa Rica) un total de ciento cincuenta y tres mil pasajeros y disminuyendo por el contrario, de forma importante, los pasajeros transportados a Brasil y República Dominicana, en ambos casos afectados por el desdoble de algunas redes que se hacían a través de dichos países.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:



**DISTRIBUCION DE PASAJEROS TRANSPORTADOS**

|                                | 1998          | 1997          | Nº PASAJEROS EN MILES |            |
|--------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|------------|
|                                |               |               | DIF. S/A.A.           | % S/A.A.   |
| ESPAÑA                         | 13.199        | 12.795        | 404                   | 3,2        |
| EUROPA                         | 6.453         | 5.896         | 557                   | 9,4        |
| AMERICA                        | 1.964         | 1.832         | 132                   | 7,2        |
| AFRICA SUR                     | 37            | 0             | 37                    | -          |
| EXTREMO ORIENTE                | 100           | 125           | (25)                  | (20,0)     |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>21.753</b> | <b>20.648</b> | <b>1.105</b>          | <b>5,4</b> |

La evolución de PKT's sigue la misma tendencia que la indicada para los pasajeros, con variaciones poco significativas en las etapas medias, que en su conjunto suponen un incremento del 1,3%

Su distribución por redes es la siguiente (millones de PKT's):

| ■ DEMANDA                      | MILLONES DE PKT'S |               |              |            |
|--------------------------------|-------------------|---------------|--------------|------------|
|                                | 1998              | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
| ESPAÑA                         | 8.615             | 8.225         | 390          | 4,7        |
| EUROPA                         | 8.060             | 7.419         | 641          | 8,6        |
| AMERICA                        | 14.636            | 13.683        | 953          | 7,0        |
| AFRICA SUR                     | 296               | 0             | 296          | -          |
| EXTREMO ORIENTE                | 913               | 1.164         | (251)        | (21,6)     |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>32.520</b>     | <b>30.491</b> | <b>2.029</b> | <b>6,7</b> |

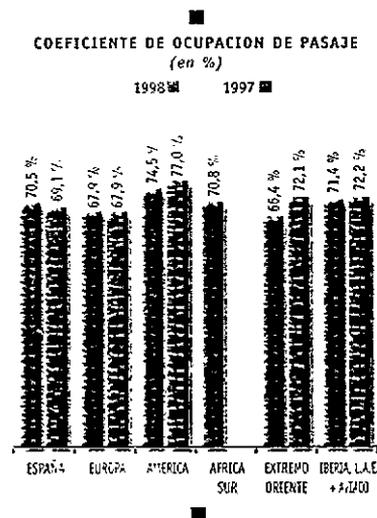
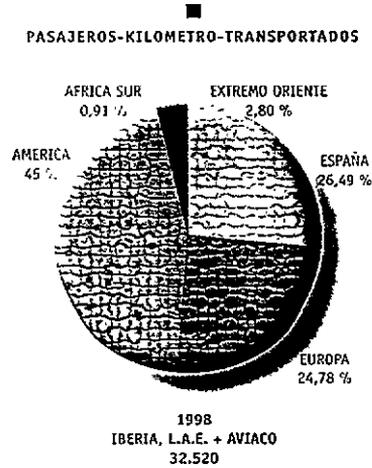
### 2.3. COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por IBERIA en el ejercicio actual se ha situado en el 71,4%, 0,8 puntos porcentuales por debajo del año anterior, lo que puede considerarse satisfactorio dado el incremento de oferta realizado y la apertura en el año de nuevos destinos (Johannesburgo y Chicago), que generan en su comienzo ocupaciones inferiores a las que previsiblemente alcanzarán en el futuro.

Su distribución por redes es la siguiente:

| ■ COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE | EN PORCENTAJE |             |              |              |
|-----------------------------------|---------------|-------------|--------------|--------------|
|                                   | 1998          | 1997        | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.     |
| ESPAÑA                            | 70,5          | 69,1        | 1,4          | 2,1          |
| EUROPA                            | 67,9          | 67,9        | 0,0          | 0,1          |
| AMERICA                           | 74,5          | 77,0        | (2,5)        | (3,2)        |
| AFRICA SUR                        | 70,8          | -           | -            | -            |
| EXTREMO ORIENTE                   | 66,4          | 72,1        | (5,7)        | (7,9)        |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b>    | <b>71,4</b>   | <b>72,2</b> | <b>(0,8)</b> | <b>(1,1)</b> |

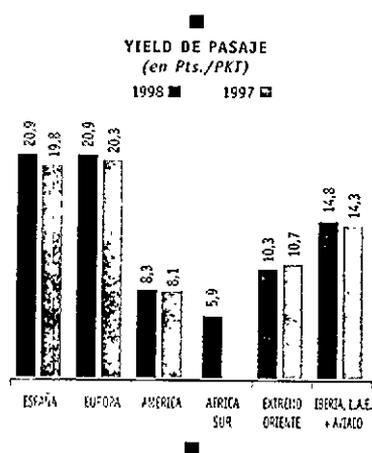
La programación conjunta de IBERIA y Aviaco, junto con la operación en franquicia con Air Nostrum, ha permitido mantener en la red europea el nivel de ocupación alcanzado en el año anterior y superar en la red doméstica el nivel del 69% de 1997, hasta situarse en el 70,5%, ratio realmente elevado, con incrementos en la oferta del 8,5% y 2,4% respectivamente.



La red americana es la que ha experimentado una mayor variación, con descenso de 2,5 puntos, situándose en el 74,5%, nivel muy similar al del año 1997, a pesar de los importantes incrementos de oferta. Hay que destacar, sin embargo, los descensos registrados en México, República Dominicana y Brasil, únicos destinos en donde no se ha incrementado la oferta y que desciende su nivel de ocupación en 3, 2 y 7 puntos, respectivamente, en buena medida debido a los continuos cambios en la oferta y en los calibres de avión, motivados por las dificultades en la utilización de los recursos que ha ocasionado una alta inestabilidad en el programa.

#### 2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1998, y su comparación con 1997, por Areas es la siguiente:



#### INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

|                         | 1998 | 1997 | Dif. S/A.A. | % S/A.A. |
|-------------------------|------|------|-------------|----------|
| ESPAÑA                  | 20,9 | 19,8 | 1,1         | 5,6      |
| EUROPA                  | 20,9 | 20,3 | 0,7         | 3,2      |
| AMERICA                 | 8,3  | 8,1  | 0,2         | 2,2      |
| AFRICA SUR              | 5,9  | -    | -           | -        |
| EXTREMO ORIENTE         | 10,3 | 10,7 | (0,4)       | (3,6)    |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 14,8 | 14,3 | 0,5         | 3,3      |

El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un importante incremento superior al 3%, que si bien se ha visto favorecido parcialmente por la positiva evolución monetaria en parte del año (aproximadamente una quinta parte), ha sido el resultado de un rediseño de tarifas por mercados en respuesta a los crecimientos de la demanda, al desarrollo de programas de mejora en la comercialización (herramientas para gestión de ingresos, creación de serviagencias, ...) y a una mayor atención al tráfico de negocios con mantenimiento de la Business II en Europa y el comienzo de la remodelación de las clases nobles en las flotas de largo radio.

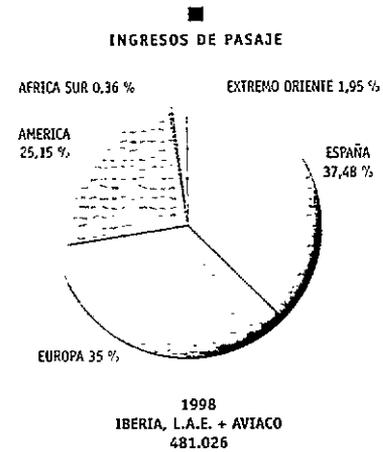
Debe destacarse en este apartado el favorable comportamiento del peso que el tráfico de negocios tiene en el mix de pasaje, situándose en el 11% en 1998 frente al 10,7% en 1997.

## 2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos de pasaje obtenidos por IBERIA + Aviaco ascienden a 481.026 millones de pesetas, siendo su distribución la siguiente:

### INGRESOS DE PASAJE

|                                | MILLONES DE PESETAS |                |               |             |
|--------------------------------|---------------------|----------------|---------------|-------------|
|                                | 1998                | 1997           | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.    |
| ESPAÑA                         | 180.322             | 162.986        | 17.336        | 10,6        |
| EUROPA                         | 168.535             | 150.286        | 18.249        | 12,1        |
| AMERICA                        | 121.019             | 110.697        | 10.322        | 9,3         |
| AFRICA SUR                     | 1.747               | -              | 1.747         | -           |
| EXTREMO ORIENTE                | 9.403               | 12.441         | (3.038)       | (24,4)      |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>481.026</b>      | <b>436.410</b> | <b>44.616</b> | <b>10,2</b> |



La importante mejora de ingresos, consecuencia fundamentalmente de los crecimientos de la demanda, se manifiesta en todos los mercados, con la única excepción de Extremo Oriente, que presenta una disminución de 3.038 millones de Ptas., reflejando la crisis de los países asiáticos y el negativo comportamiento del yen, lo que ha dado lugar, junto con la consideración de este mercado como no estratégico para el Grupo, a la cancelación en el mes de octubre de la línea con Japón, liberando los recursos para cubrir las necesidades de crecimiento en los destinos estratégicos para el desarrollo de IBERIA.

## [3] DETALLE DE ACTIVIDADES DE IBERIA, L.A.E.

### 3.1. IBERIA COMERCIALIZACION RED Y PROGRAMA

Durante el año continuó el proceso de reestructuración de la red de vuelos concentrando más producción en los dos hubs de la compañía, Madrid y Barcelona. Este proceso ha afectado a la red de corto y medio radio (europea y doméstica), en la que el peso del número de vuelos que no operan ni a Madrid ni a Barcelona ha evolucionado de la siguiente forma:

### EVOLUCION NUMERO DE VUELOS QUE NO OPERAN MADRID NI BARCELONA

|           | 1996  | 1997  | 1998  |
|-----------|-------|-------|-------|
| DOMÉSTICO | 16,5% | 14,2% | 7,6%  |
| EUROPEO   | 19,4% | 17,0% | 12,7% |

Esta reducción de rutas que presentaban resultados negativos y además no aportaban tráfico al resto de la red ha sido sólo en 1998 del 51% en el doméstico y del 28% en el europeo. Ello fue posible gracias a que este año ha sido el primero completo tanto de la integración total de Aviaco en la red única de IBERIA como de la operación de franquicia con Air Nostrum. Ambas operaciones han permitido trasvasar recursos hacia la oferta de red en los hubs mientras Air Nostrum sustituía a IBERIA en esas rutas manteniendo la presencia de la marca IBERIA en esos mercados no perdiendo tampoco el tráfico real de dichos puntos regionales.

En el desarrollo de la red de largo radio ha sido relevante la apertura de dos rutas que han incorporado a la red dos nuevos destinos: Chicago y Johannesburgo. La operación a Chicago se enmarca dentro del abanico de oportunidades abierto por los acuerdos de código compartido con American Airlines que entraron en vigor en junio, y que han permitido operar con código IBERIA 23 destinos en USA, así como incorporar la potencia comercial de American a las rutas de IBERIA en Miami, Nueva York y San Juan de Puerto Rico.

Se comenzó la operación non-stop a tres destinos anteriormente servidos vía escalas intermedias: Lima, Santiago de Chile y San José de Costa Rica, dentro de la estrategia de mejorar la captación de tráficos europeos de red a Latinoamérica, mejorando de forma muy significativa el producto ofrecido.

En las rutas de Argentina y Brasil comenzó el código compartido entre IBERIA y Aerolíneas Argentinas y con el nuevo vuelo non-stop Madrid-Helsinki se inició un acuerdo similar con Finnair.

Con todo, el crecimiento más importante de los mercados estratégicos de IBERIA no pudo ser seguido en igual medida por el aumento de nuestra red, por las limitaciones de los recursos de pilotos. Esto nos ha llevado a pérdidas de cuota de mercado.

Por lo que respecta al área de comercialización, durante el año 1998 ha finalizado la implantación de diferentes proyectos encuadrados en el Plan Director.

En junio de 1998 entró en vigor el programa Valor 98, que supone un importante cambio en los sistemas de retribución y seguimiento de la relación de IBERIA con las agencias de viaje nacionales y cuya finalidad es la fidelización de las mismas, modificando las actuales comisiones fijas por un sistema que incentiva el crecimiento sobre los ingresos brutos generados por la agencia para los tramos volados en vuelos de IBERIA, Aviaco y Air Nostrum.

Se crea a partir del 1 de abril para Baleares y Canarias y desde el 15 de septiembre para el resto del territorio nacional, la unidad de Gestión de Grupos que centraliza desde Madrid este servicio en España. Dentro de los cambios organizativos en el área comercial de las delegaciones, se ha producido asimismo la centralización de la gestión de empresas (grandes cuentas).

Desde finales del mes de octubre se encuentra operativo Serviagencias, que supone la centralización en Madrid de la atención a las agencias, hasta ese momento desarrollada por las Delegaciones.

El proyecto Serviberia, iniciado en julio de 1997, ha permitido duplicar en este año el número de ventas. El programa de fidelización de clientes, IB Plus, ha lanzado este año la tarjeta IB Plus platino, se ha incorporado desde mayo en operación conjunta dentro de la alianza con American Airlines y ha incorporado al sistema las ventas a bordo y la red de Aldeasa.

Otros programas, encuadrados asimismo dentro del Plan Director, como los de gestión de precios y gestión de espacio, han continuado avanzando a lo largo del año en su desarrollo.

### 3.2. CARGA

Durante el presente ejercicio se ha producido un importante cambio estratégico en la operación de la Carga en IBERIA. Se definió y planificó la realización del programa de carga basado en las bodegas de la flota de pasaje y en los cargueros puros mediante la modalidad de wet-lease (aviones alquilados con tripulación y mantenimiento) para reducir los costes y permitir que las tripulaciones puedan prestar servicio en el Area de Pasaje.

Así, en marzo se canceló el contrato del DC-8 alquilado y en noviembre se vendieron los DC-8 en propiedad, para ser alquilados desde dicho mes en régimen de wet-lease. Por lo que respecta al B-747 se firmó un contrato de alquiler también en wet-lease desde abril.

El programa de carga ha tenido durante el ejercicio cambios significativos, tales como:

- Operación en directo a Chile con una disminución en la capacidad de bodega.
- En Extremo Oriente (ruta a Japón) se produjo, en primera instancia, un cambio en la configuración del avión al pasar de un B-747 Combi a B-747 convencional de pasaje. Finalmente, en el mes de diciembre se optó comercialmente por eliminar la ruta; estos hechos han supuesto una reducción de la capacidad de bodega de un 43% sobre el anterior ejercicio y ello ha supuesto una reducción de ingresos en Carga de 1.100 M. Ptas.
- Inicio de la operación a Sudáfrica, desde el mes de mayo, suponiendo unos ingresos de Carga de 491 M. Ptas.
- La aportación de ingresos por bodega a IBERIA ha sido de 9.827 M. Ptas., lo que representa una disminución del 10% sobre el año anterior, fundamentalmente por la nueva distribución de vuelos en la red de largo.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

■ CARGA

|                                   | 1998   | 1997   | DIF. S/A.A. | % S/A.A. |
|-----------------------------------|--------|--------|-------------|----------|
| TKO's (MILL.)                     | 1.211  | 1.126  | 85          | 7,6      |
| EN BODEGAS                        | 779    | 847    | (68)        | (8,1)    |
| EN CARGUEROS                      | 432    | 279    | 153         | 54,8     |
| TKT's (MILL.)                     | 813    | 829    | (16)        | (2,0)    |
| EN BODEGAS                        | 585    | 645    | (60)        | (9,2)    |
| EN CARGUEROS                      | 228    | 185    | 43          | 23,5     |
| COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)      | 67,2   | 73,7   | (6,5)       | (8,9)    |
| EN BODEGAS                        | 75,1   | 76,1   | (1,0)       | (1,3)    |
| EN CARGUEROS                      | 52,8   | 66,4   | (13,6)      | (20,5)   |
| INGR. MEDIO POR TKT (PTAS./TKT)   | 43,5   | 43,3   | 0,2         | 0,4      |
| INGR. TOTALES DE CARGA (M. PTAS.) | 35.340 | 35.888 | (548)       | (1,5)    |

3.3. AEROPUERTOS

El proceso de liberación de la actividad de handling en España, iniciado en 1994, ha continuado en 1998, de acuerdo con las previsiones iniciales. Por este motivo, la actividad de terceras compañías (sin incluir Air Nostrum) ha disminuido respecto al año anterior un 3,7%.

No obstante, la actividad de dichas compañías ha aumentado con respecto al presupuesto un 3,9%, con ligera disminución de las compañías nacionales y un incremento de las compañías extranjeras del 5,1%. La compañía Air Nostrum ha tenido un incremento de su actividad durante 1998 del 31% respecto a lo previsto.

Durante 1998 se ha incorporado a la Dirección de Aeropuertos de IBERIA el personal de Aviaco de los aeropuertos de Madrid y Bilbao, así como el que realizaba funciones de operaciones en Barcelona, Palma de Mallorca y Las Palmas. Se incorporaron también los aeropuertos en donde Aviaco realizaba en su totalidad para el Grupo y terceros la función de handling, excepto el de Mahón que lo hará en noviembre de 1999.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

■ AEROPUERTOS

|                                 | 1998    | 1997      | DIF. S/A.A. | % S/A.A. |
|---------------------------------|---------|-----------|-------------|----------|
| AVIONES POND. ATENDIDOS         | 401.972 | 398.336   | 3.636       | 0,9      |
| IBERIA Y GRUPO                  | 231.596 | 231.099   | 497         | 0,2      |
| FRANQUICIADAS                   | 19.609  | 10.697    | 8.912       | 83,3     |
| TERCERAS COMPAÑÍAS              | 150.767 | 156.540   | (5.773)     | (3,7)    |
| PLANTILLA EQUIVALENTE           | 7.382   | 7.181 *   | 201         | 2,8      |
| INGRESOS TERCEROS (M. PTAS)     | 39.809  | 47.520    | (7.711)     | (16,2)   |
| INGRESOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS)  | 73.549  | 72.939 *  | 610         | 0,8      |
| GASTOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS)    | 61.696  | 57.790 *  | 3.906       | 6,8      |
| RESULTADO EXPLOTACIÓN (M. PTAS) | 11.853  | 15.149 *  | (3.296)     | (21,8)   |
| INGR. EXPLOT/A.P.A. (M. PTAS)   | 182.970 | 183.109 * | (139)       | (0,1)    |
| GASTOS EXPLOT/A.P.A. (M. PTAS)  | 153.483 | 145.079 * | 8.404       | 5,8      |
| HORAS /A.P.A.                   | 31,64   | 31,04     | 0,6         | 1,9      |

\* Datos homogéneos, eliminando los escalos extranjeros que en 1997 pertenecían a la organización de Iberia Aeropuertos y en 1998 han pasado a Iberia Comercialización, Red y Programa.

3.4. MATERIAL

Las actuaciones de marketing, siguiendo las decisiones contenidas en el Plan Director, se centran en los productos de mayor futuro tecnológico, correspondientes a las flotas A-320, MD-87 y B-747 en sus apartados de célula, motor y componentes. Asimismo, durante 1998 el mantenimiento de la flota con Air Europa alquilada en régimen de wet-lease se realiza por IBERIA.

Los principales clientes durante el año 1998 han sido:

LUFTHANSA, ALITALIA, AIR LIBERTE, AEROLINEAS ARGENTINAS, OLYMPIC AIRWAYS, AIR EUROPA, AUSTRAL, M° DEFENSA y ADRIA.

Además de la implantación del proyecto I + D de automatización del taller de frenos de avión, se han desarrollado nuevos productos, entre los que destacan:

- Modificación de los interiores de la flota de largo radio.
- Incorporación de RNAV y GPS en la flota de IBERIA.
- Revisión de zona caliente de motor CFM56-5C4 (A-340).
- Componentes de la flota A-340.
- Revisiones "C" de A-340.

La facturación de trabajos al exterior ha aumentado respecto al año anterior un 7% debido a la reparación de un mayor número de motores de terceros, en tanto que la facturación a IBERIA se ve incrementada ligeramente y ello a pesar de que la producción realizada por ésta ha sido menor que la prevista. Dicho descenso de actividad ha sido compensado con la realización de modificación de interiores en la flota de largo radio, lo que ha permitido reasignar la capacidad productiva prevista.

En el capítulo de gastos, tanto los consumos como los subcontratos sufren incrementos debido al mayor consumo de repuestos de los motores tanto de IBERIA como de terceros, a la compra de equipos para la modificación de interiores e incorporación de GPS y al mantenimiento subcontratado de las flotas B-767/B-737 alquiladas con Air Europa y de los motores JT8D estándar.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

■ EVOLUCION DE PARAMETROS

|                                        | 1998   | 1997   | DIF. S/A.A. | % S/A.A. |
|----------------------------------------|--------|--------|-------------|----------|
| Nº REVISIONES                          | 223    | 256    | (33)        | (12,9)   |
| HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES) | 2.982  | 2.887  | 95          | 3,3      |
| MOI/MOD                                | 0,55   | 0,60   | (0,05)      | (8,0)    |
| INGRESOS DE TERCEROS (M. PTAS.)        | 22.929 | 19.054 | 3.875       | 20,3     |
| RESULTADOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)      | 1.920  | 1.434  | 486         | 33,9     |
| PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)    | 3.929  | 3.824  | 105         | 2,7      |

3.5. SISTEMAS

Durante 1998 se aumentó la capacidad de proceso de los ordenadores centrales de la compañía, para hacer frente a las exigencias de la adaptación de sus aplicaciones al cambio de fecha del año 2000. Dicho aumento de capacidad fue de un 58% en los procesadores que soportan los sistemas de gestión, hasta llegar a los 165 MIPS (millones de instrucciones por segundo).

Asimismo, comenzó a plasmarse la política de desarrollo de productos sobre sistemas abiertos, mediante la adquisición de un nuevo hardware para procesar nuevas aplicaciones para las áreas de Comercial, Control y Administración y para Mantenimiento de Aviones.

En cuanto a la actividad de instalaciones, se finalizó el Plan RENOVE que ha supuesto la renovación del parque de PC's de gestión de la compañía.

En cuanto a la red de Telecomunicaciones, cabe destacar los acuerdos firmados con Telefónica y SITA para la conversión de toda la red a TCP/IP, con el objetivo de hacer frente a las necesidades crecientes que plantean las modernas tecnologías. Otro aspecto destacable es el total establecimiento de una Red de Area Extendida en todas las dependencias de Madrid, así como la extensión y generalización del servicio de correo y fax corporativo a la red mundial.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

■ SISTEMAS

|                                     | 1998   | 1997   | DIF. S/A.A. | % S/A.A. |
|-------------------------------------|--------|--------|-------------|----------|
| INGRESOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)     | 10.045 | 11.202 | (1.157)     | (10,3)   |
| GASTOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)       | 9.863  | 10.541 | (678)       | (6,4)    |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)        | 183    | 662    | (479)       | (72,4)   |
| PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS) | 567    | 527    | 40          | 7,6      |

### 3.6. OPERADORA

#### 3.6.1. DIRECCION DE OPERACIONES

El Area de Instrucción ha tenido a lo largo del año una intensa actividad, debido a la contratación de 53 pilotos nuevos, instruyéndose durante el año a 11.205 alumnos e impartiendo cursos de mando a 71 futuros comandantes.

Para ello se han efectuado cursos, que han representado 66.943 horas de formación de tripulantes técnicos y 3.993 de TCP's.

En el Area de planificación, entre otras medidas para mejorar la productividad, se han elaborado los horarios de las tripulaciones de todas las flotas de IBERIA, estudiando la optimización de los programas comerciales con la creación en su caso de destacamentos evaluando las diferentes medidas de productividad para su posible inclusión en el convenio colectivo de tripulantes técnicos y planificando los cursos de habilitación de tipo de tripulantes técnicos, en medida tal que contribuya a paliar el déficit existente durante años.

En este ejercicio se ha adquirido el Sistema Informático CARMEN para la generación de horarios y asignación a los tripulantes, para optimizar los recursos existentes.

En 1995 se publicaron las JAR-OPS 1, dando de plazo tres años, hasta el 1 de abril de 1998 para su implantación. Uno de los puntos que contempla dicha normativa consiste en el desarrollo e implantación de un sistema de calidad, basado en la normativa internacional ISO 9001 para lo que el operador deberá establecer un sistema de calidad y nombrar un Quality Manager responsable de verificar el cumplimiento e idoneidad de los procesos requeridos para garantizar la operación segura de las aeronaves y su aeronavegabilidad.

Se solicitó a la empresa internacional SGS-ICS la evaluación y certificación del Sistema de Calidad según la norma ISO 9001. Los días 1 y 3 de diciembre se realizaron las auditorías externas, habiendo superado la prueba con éxito y obteniendo la certificación internacional ISO 9001. IBERIA ha sido una de las primeras compañías aéreas que obtiene el certificado ISO 9001 en el área de Operaciones.

En el Area de Control de Red se han implementado importantes mejoras en el sistema ACARS, iniciando asimismo el Proyecto Mercurio y realizando pruebas para el año 2000 en los sistemas mecanizados OPS de IBERIA.

Asimismo se ha realizado la adecuación de los nuevos sistemas informáticos al nuevo modelo de cálculo de distancias de Eurocontrol para las tasas de facturación a terceros (ayudas a la navegación), basados en las rutas efectivamente voladas, frente al antiguo procedimiento, basado en las rutas más frecuentes.

En el Area Técnica y Apoyo al Vuelo, se han realizado los manuales de DC-10 exVIASA y el ETOPS, así como la propuesta técnico-operativa para presentar la solicitud de operación ETOPS para la compañía IBERIA ante la DGAC.

Además se han recalculado las tablas de limitaciones de peso al despegue para todas las flotas de la compañía, teniendo en cuenta la pérdida de distancia de despegue debida al alineamiento en pista, según contempla JAR OPS 1.

### 3.6.2. DIRECCION DE SERVICIO A BORDO

Entre las distintas actividades realizadas destacan las siguientes:

- Participación en la nueva configuración de interiores de cabinas flotas L/R.
- Diseño del nuevo sistema de mecanización del informe de Sobrecargo.
- Participación en la definición de necesidades del Sistema Informático de elaboración de horarios y asignación mensual de tripulantes.
- Abastecimiento de artículos y equipos en los aviones de Air Europa incorporados a las flotas de IBERIA.
- Incorporación de las ventas a bordo de los vuelos intercontinentales al Programa IB Plus.
- Diseño del programa informático de los Terminales Portátiles de Ventas a bordo.
- Elaboración de procedimientos y normativas de servicio en los aviones de Air Europa operando para IBERIA.

Se han realizado 325 cursos, con un total de 74.895 horas de formación, que han sido impartidos a 3.646 alumnos.

## [4] RECURSOS

### 4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31 de diciembre de 1998, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

#### ■ FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICION

| TIPO DE FLOTA | IBERIA     | AVIACO    | VIVA     | BINTER CANAR. | BINTER MEDIT. | TOTAL PROPIA | WET       |
|---------------|------------|-----------|----------|---------------|---------------|--------------|-----------|
| B-727         | 25         | -         | -        | -             | -             | 25           | -         |
| B-737         | -          | -         | 9        | -             | -             | 9            | 3         |
| B-747         | 7          | -         | -        | -             | -             | 7            | 2         |
| B-757         | 8          | -         | -        | -             | -             | 8            | 6         |
| B-767         | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 2         |
| A-300*        | 6          | -         | -        | -             | -             | 6            | -         |
| A-320         | 22         | -         | -        | -             | -             | 22           | -         |
| A-340         | 8          | -         | -        | -             | -             | 8            | -         |
| DC-9          | 6          | 19        | -        | -             | -             | 25           | -         |
| DC-10         | 4          | -         | -        | -             | -             | 4            | -         |
| OTRAS         | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 1         |
| DC-8          | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 2         |
| MD-87         | 24         | -         | -        | -             | -             | 24           | -         |
| MD-88         | -          | 13        | -        | -             | -             | 13           | -         |
| CN-235        | -          | -         | -        | -             | 3             | 3            | -         |
| ATR-72        | -          | -         | -        | 9             | -             | 9            | -         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>110</b> | <b>32</b> | <b>9</b> | <b>9</b>      | <b>3</b>      | <b>163</b>   | <b>16</b> |

- No se incluye la flota recuperada de Viasa.  
 - Hay que añadir dos A-300 inactivos.  
 - Hay un CN-235 de Binter Canarias inactivo.  
 - Aparte de los reflejados, hay dos CN-235 cedidos en alquiler a Austral.  
 - Hay un DC-9 de Iberia inactivo desde noviembre.

Esta situación es consecuencia de los siguientes cambios experimentados durante 1998:

**INCORPORACIONES**

- Se han incorporado al servicio en la red de IBERIA dos A-340 en régimen de leasing operativo.
- Se opera un B-747 más alquilado por Carga (iniciado con Kalitta y finalmente con Atlas).

**RETIROS**

- Se han dado de baja tres B-727 de la operación.
- Fue cancelado el alquiler de un DC-8/71, de manera que los dos DC-8 restantes operados por Cargosur ahora son alquilados a Gestair en wet-lease.
- Se operan cuatro B-757 más, alquilados en wet-lease a Air Europa.
- No se opera el L-1011 en wet-lease del año anterior.

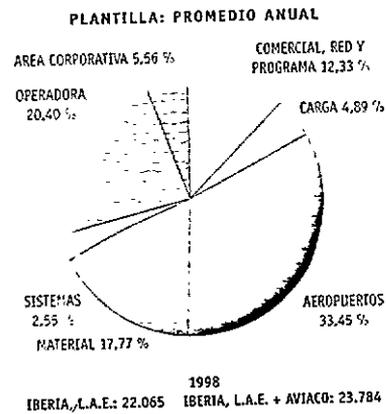
**4.2. PERSONAL**

En el análisis comparativo de plantillas debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el modelo de gestión definido en el Plan Director, desde comienzos de 1998 se refleja la descentralización de las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde el Area Corporativa a Material, Aeropuertos, Sistemas y Carga y que, asimismo, a lo largo de 1998 se ha producido el trasvase de personal de Aviaco a IBERIA en las áreas Comercial, Administración de Ingresos, Sistemas y Aeropuertos (a excepción del aeropuerto de Mahón).

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1998 y 1997:

■ **PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL.**

|                         | TIERRA |        | VUELO |       | TOTAL  |        |
|-------------------------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
|                         | 1998   | 1997   | 1998  | 1997  | 1998   | 1997   |
| COMERC., RED Y PROGR.   | 2.722  | 2.203  |       |       | 2.722  | 2.203  |
| CARGA                   | 1.081  | 1.022  |       |       | 1.081  | 1.022  |
| AEROPUERTOS             | 7.382  | 7.530  |       |       | 7.382  | 7.530  |
| MATERIAL                | 3.921  | 3.790  |       |       | 3.921  | 3.790  |
| SISTEMAS                | 564    | 527    |       |       | 564    | 527    |
| OPERADORA               | 641    | 637    | 4.525 | 4.424 | 5.165  | 5.061  |
| AREA CORPORATIVA        | 1.229  | 1.391  |       |       | 1.229  | 1.391  |
| IBERIA, L.A.E.          | 17.540 | 17.100 | 4.525 | 4.424 | 22.065 | 21.525 |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 18.376 | 18.136 | 5.408 | 5.276 | 23.784 | 23.413 |



■ PLANTILLA, FIN EJERCICIO

|                         | TIERRA |        | VUELO |       | TOTAL  |        |
|-------------------------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
|                         | 1998   | 1997   | 1998  | 1997  | 1998   | 1997   |
| COMERC., RED Y PROGR.   | 2.854  | 2.315  |       |       | 2.854  | 2.315  |
| CARGA                   | 1.121  | 1.072  |       |       | 1.121  | 1.072  |
| AEROPUERTOS             | 8.654  | 8.345  |       |       | 8.654  | 8.345  |
| MATERIAL                | 3.998  | 3.777  |       |       | 3.998  | 3.777  |
| SISTEMAS                | 573    | 512    |       |       | 573    | 512    |
| OPERADORA               | 674    | 621    | 4.827 | 4.449 | 5.501  | 5.070  |
| AREA CORPORATIVA        | 1.265  | 1.381  |       |       | 1.265  | 1.381  |
| IBERIA, L.A.E.          | 19.139 | 18.023 | 4.827 | 4.449 | 23.966 | 22.472 |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 19.704 | 18.988 | 5.703 | 5.329 | 25.407 | 24.317 |

A efectos de comparar homogéneamente ambos ejercicios, se facilita información consolidada a nivel "Iberia+Aviaco", debido al traspaso de plantillas de handling, sistemas, comercial y administración de la filial a la matriz, a lo largo del ejercicio, al conformarse Aviaco como operador.

[5] RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA, L.A.E.

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION POR AREAS DE GESTION

El resultado total del ejercicio 1998 ha ascendido a 47.979 millones de pesetas de beneficios, siendo su desagregación por áreas de gestión la siguiente, en millones de pesetas:

■ POR AREAS

|                | MILLONES DE PESETAS |         |
|----------------|---------------------|---------|
|                | 1998                | 1997    |
| RED Y OPERADOR | 37.103              | 16.988  |
| CARGA          | 2.699               | 6.635   |
| AEROPUERTOS    | 11.853              | 15.148  |
| MATERIAL       | 1.920               | 1.435   |
| SISTEMAS       | 182                 | 662     |
| CORPORACION    | (5.778)             | (4.918) |
| IBERIA, L.A.E. | 47.979              | 35.950  |

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, L.A.E., que difiere de la cuenta de resultados de memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión, ofrece la siguiente composición, en millones de pesetas:

■ CUENTA DE EXPLOTACION

MILLONES DE PESETAS

|                                 | 1998           | 1997           | % VAR.      |
|---------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>  |                |                |             |
| PASAJE                          | 496.089        | 373.453        | 32,8        |
| CARGA Y EXCESO EQUIPAJE         | 37.107         | 37.499         | (1,0)       |
| HANDLING                        | 40.200         | 47.806         | (15,9)      |
| MATERIAL                        | 22.603         | 18.978         | 19,1        |
| COMISIONES DE VENTA             | 10.962         | 13.147         | (16,6)      |
| VENTAS DE MAYORDOMÍA            | 3.666          | 3.420          | 7,2         |
| OTROS ING. EXPLOTACIÓN          | 21.714         | 30.652         | (29,2)      |
|                                 | <b>632.341</b> | <b>524.954</b> | <b>20,5</b> |
| <b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>    |                |                |             |
| COMBUSTIBLE                     | 49.902         | 49.944         | (18,1)      |
| PERSONAL                        | 166.168        | 159.504        | 4,2         |
| SERVICIOS DE TRÁFICO            | 51.724         | 41.956         | 23,3        |
| SERVICIO A BORDO                | 13.895         | 11.894         | 16,8        |
| COMERCIALES                     | 73.287         | 62.757         | 16,8        |
| TASAS DE NAVEGACIÓN             | 25.532         | 19.023         | 34,2        |
| MANTENIMIENTO FLOTA             | 35.538         | 27.019         | 31,5        |
| ALQUILER DE FLOTA               | 42.392         | 25.503         | 66,2        |
| AMORTIZACIONES                  | 19.137         | 30.131         | (36,5)      |
| SISTEMAS DE RESERVAS            | 16.228         | 10.338         | 57,0        |
| CÁNONES                         | 2.399          | 5.531          | (56,6)      |
| OPERACIONES AVIACO              | 38.174         | 2.370          | 161,1       |
| OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN        | 49.986         | 43.034         | 16,1        |
|                                 | <b>584.362</b> | <b>489.004</b> | <b>19,5</b> |
| <b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b> | <b>47.979</b>  | <b>35.950</b>  | <b>33,5</b> |

Los principales comentarios a dicha cuenta de explotación son los siguientes:

A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA, L.A.E.

Los ingresos de explotación se incrementan un 20,5% principalmente por la incorporación de la actividad de Aviaco. Las variaciones más representativas se comentan a continuación:

- Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 122.636 M. Ptas. se debe principalmente a la incorporación de la producción de Aviaco a IBERIA por lo que los ingresos de pasaje antes generados en esta última compañía se encuentran ahora en IBERIA.

A continuación se muestra un análisis de las desviaciones:

■ VARIACION DE INGRESOS

MILLONES DE PESETAS

|                                | VAR. INGR.<br>ACTIVIDAD<br>S / 1997 | CAUSA DE LA VARIACIÓN |               |              |               | VAR. INGR.<br>CONTABLE<br>S / 1997 |
|--------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------|--------------|---------------|------------------------------------|
|                                |                                     | PRECIO                | VOLUMEN       | PARIDAD      | OTROS *       |                                    |
| DOMESTICO                      | 17.336                              | 9.128                 | 7.920         | 288          | -             | -                                  |
| PAISES UE                      | 15.211                              | 3.571                 | 10.260        | 1.371        | -             | -                                  |
| PAISES NO UE                   | 3.038                               | 6                     | 2.854         | 178          | -             | -                                  |
| LARGO RADIO                    | 9.031                               | (585)                 | 8.286         | 1.330        | -             | -                                  |
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>44.616</b>                       | <b>12.120</b>         | <b>29.329</b> | <b>3.167</b> | <b>14.742</b> | <b>59.356</b>                      |

\* En el apartado "otros" se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes, motivada por RITHIL, Ingresos charter, Ingresos puntos IB Plus y la recuperación de los ingresos desde la cuenta de BPU recogida en el año 1998 en ingresos de pasaje por importe de 14.470 M. Ptas. frente a los 9.030 recogidos el año 1997 en "Otros ingresos de explotación".

Con la intención de hacer comparables las cifras de ingresos, se incluyen las magnitudes consolidadas de IBERIA más Aviaco, tal que, la diferencia por volumen se debe al fuerte incremento de la demanda, 6,7% en términos de PKT's. En la variación por precio existen efectos diversos que afectan al yield, como la mezcla tarifaria, con una proporción de ventas en tarifas nobles que se ha incrementado un 4,6% respecto a la venta de clases económicas y las políticas comerciales de mejora del yield (rediseños tarifarios, herramientas informáticas de gestión de ingresos, etc.).

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar y de la libra esterlina frente a su cotización media en 1997, con unas variaciones medias anuales del 3,7% y del 4,8%, respectivamente.

- Carga

Los ingresos se decrecientan en 392 M. Ptas., variación que se debe principalmente a la reducción de la demanda (1,9%) en IBERIA, no compensada con el leve incremento del yield (0,9%) debido principalmente a la disminución de etapa (0,3%) y a paridad (yen).

- Handling

La reducción registrada en los ingresos por este concepto (7.606 M. Ptas.) continúa debida a la disminución de facturación a terceros con motivo de la entrada en el mercado de segundos operadores y la consiguiente pérdida de mercado y disminución de precios. No obstante, es destacable que la pérdida de cuota registrada es sensiblemente inferior a la prevista, así como la disminución del precio unitario menor del inicialmente contemplado.

- Material

Los ingresos por mantenimiento de aviones registraron en 1998 un incremento, cifrado en 3.625 M. Ptas. Este incremento se debe fundamentalmente a la puesta en práctica de las medidas contempladas en el Plan Director, donde la actividad a realizar con terceros debe centrarse en los productos de mayor valor añadido.

- Comerciales

La variación en este concepto se debe principalmente a la menor venta para compañías por parte de IBERIA Comercialización, con un impacto de 2.185 M. Ptas.

- Otros ingresos de explotación

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos disminuye (8.938 M. ptas.) se deben a que en 1997 se recogía en este epígrafe la recuperación de ingresos de las cuentas de BPU (aproximadamente 9.000 M. Ptas.).

B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 19,5% (95.357 M. Ptas.), inferior al registrado en los ingresos. Esta cifra, que este ejercicio incorpora un incremento de los gastos operativos por la absorción de la actividad de Aviaco dentro de la política de programación conjunta, incluye el aumento de los costes por alquiler de aviones originado en las operaciones de wet-lease, el incremento de los costes de mantenimiento, compensado parcialmente con el aumento de la facturación a terceros, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes del personal, aplicación de los convenios colectivos y los incrementos de plantilla de vuelo y tierra (handling y mantenimiento).

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

El total del gasto de combustible ha igualado prácticamente al de 1997, ya que el incremento de la actividad ha sido compensada con la disminución del precio de combustible aun cuando el dólar se haya apreciado un 3,7% además del que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible.

- Personal

El coste de personal ha crecido un 4,2% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

- Incremento salarial del convenio con pilotos, IPC para 1997 y 1998.
- Incremento para 1998 del convenio para el personal de tierra.
- Aumento de la plantilla de vuelo (TCP's 3,0%; tripulantes técnicos 1,8%) y de tierra (2,6%).
- Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social, 1%.

Por otra parte, frente al año anterior hay una disminución en este capítulo debida a una mejor previsión de mejora de resultados.

- Servicios de tráfico

Como continuación de las medidas de ahorro derivadas del PREGA, se siguen renegociando contratos relativos a aquellos gastos controlables por la Compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. En lo relativo a gastos sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje o las tasas de aproximación, o en el caso de gastos sujetos a tarifas reglamentadas, como el despacho de aviones, difícilmente negociables por depender de los operadores de handling (en algunos aeropuertos sin competencia) se ha producido un importante incremento. Destaca el producido en los derechos de aterrizaje (incrementos de un 4% de media), los hoteles para tripulaciones y los costes derivados de viajes interrumpidos, debido a la disminución de calidad en algunos parámetros de nuestra operación.

- Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

El incremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, justifica el aumento de gastos comerciales; el coste comercial respecto a ingresos de tráfico se ha incrementado un 6,8%, debido principalmente al aumento de gastos por la ofensiva comercial de IBERIA, con un impacto en los conceptos de publicidad y propaganda respecto a 1997 de 1.071 M. Ptas.

Las comisiones siguen reduciéndose en relación a los ingresos de pasaje, debido a la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y a la disminución de las sobrecomisiones, especialmente en Japón. Por otro lado, la incorporación de nuevos sistemas de venta directa e información comercial, como la venta telefónica, la distribución por Internet y la implantación del vuelo sin billete están reduciendo el gasto comercial.

Dentro del Plan Director, se ha implementado en el territorio doméstico el Plan Valor 98 para agencias nacionales, que ha permitido reducir los costes comerciales mediante una gestión comercial por parte de las agencias nacionales mucho más basada en la incentivación.

- Tasas de navegación

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 34,2% (6.510 M. Ptas.), debido a la incorporación de la actividad de Aviaco, cuyos gastos son soportados por IBERIA. En todo caso, ponderando por la actividad realizada, se ha producido un incremento del coste unitario, debido a un alza de las tarifas por parte de Eurocontrol, así como la inclusión desde enero de la tasa de aproximación para los aeropuertos nacionales (algo más de 2.000 M. Ptas.).

- Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se incrementa en 8.519 M. Ptas., debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y, sobre todo, a la subcontratación del mantenimiento de motores. Por otro lado, los costes de mantenimiento de la flota de Air Europa contratada suponen algo menos de 3.000 M. Ptas. adicionales en este capítulo sobre el año anterior.

- Alquiler de flota

Se ha producido un importante incremento de 16.889 M. Ptas. en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo de la flota A-340 por las nuevas incorporaciones (4.143 M. Ptas.) pero inferior en las flotas A-320, B-727, B-757, MD-87 y B-747 (1.433 M. Ptas.).
- Un coste superior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta y otras compañías por un importe de 2.560 M. Ptas., pero principalmente por el contrato de flota B-737, B-757 y B-767 de Air Europa por 10.623 M. Ptas. frente a 693 M. Ptas. en 1997.
- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han incrementado en 2.438 M. Ptas.

- Amortizaciones

En este capítulo se produce un decremento del gasto, cuantificado en casi 11.000 M. Ptas., derivado del menor impacto en este ejercicio de la actualización de balances de 1996 (mas de 5.000 M. Ptas.) y el efecto no recurrente en 1998 de las amortizaciones de los B-727 realizadas en 1997 (3.500 M. Ptas.), además del efecto de los activos terminados de amortizar en 1997 o en los primeros meses del año.

- Otros gastos de explotación

Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

a) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 5.889 M. Ptas., debido en gran medida a la comercialización de toda la oferta de Aviaco desde IBERIA y al aumento de actividad (5,4% medido en términos de pasajeros).

b) Los cánones disminuyen en 3.132 M. Ptas. debido al cambio de criterio contable en el incremento de las tasas operadas desde mayo de 1997 (con el mismo impacto en los ingresos).

5.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS IBERIA, L.A.E.

|                                                      | MILLONES DE PESETAS |                 |
|------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|
|                                                      | 1998                | 1997            |
| <b>CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS IBERIA, L.A.E.</b> |                     |                 |
| <b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>                      | <b>47.979</b>       | <b>35.950</b>   |
| INGRESOS FINANCIEROS                                 | 6.222               | 9.654           |
| GASTOS FINANCIEROS                                   | (4.821)             | (9.816)         |
| DOTACIÓN FONDO PENSIONES                             | (2.843)             | (3.752)         |
| DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO                      | 6.296               | 11.448          |
| DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO                      | (8.529)             | (15.464)        |
| <b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>                        | <b>(3.675)</b>      | <b>(7.930)</b>  |
| <b>RESULTADOS CARTERA VALORES</b>                    | <b>386</b>          | <b>(3.372)</b>  |
| <b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>                    | <b>18.111</b>       | <b>(12.679)</b> |
| <b>R.N.A.I.</b>                                      | <b>62.801</b>       | <b>14.361</b>   |
| IMPUESTOS                                            | 11.510              | (3.333)         |
| <b>R.N.D.I.</b>                                      | <b>51.291</b>       | <b>11.028</b>   |

**informe anual**  
**1 9 9 8**

**INFORMACIÓN LEGAL**



**GRUPO IBERIA**

## INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de  
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas. En relación con las sociedades dependientes y asociadas, en las que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en los porcentajes que se describen en las Notas 2 y 3 de la memoria, nuestro trabajo ha incluido el examen de las cuentas anuales de Aviación y Comercio, S.A. Las cuentas anuales de las restantes sociedades, cuyos activos y resultados netos representan, aproximadamente, un 6,3% y un 5,4%, respectivamente, de las cifras consolidadas del ejercicio 1998, han sido examinadas por otros auditores, y nuestra opinión profesional se basa, por lo que se refiere a estas sociedades, únicamente en los informes de sus auditores.

Los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 1998, las correspondientes al ejercicio anterior. Asimismo, acogiéndose a la normativa vigente sobre formulación de cuentas anuales consolidadas, la memoria no incluye el cuadro de financiación. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998. Con fecha 15 de abril de 1998 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1997 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 1998 y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 1998 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación, del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1998. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión 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 las sociedades.

ARTHUR ANDERSEN



José Manuel Rodríguez

12 de mayo de 1999

Arthur Andersen y Cia. S. Com.  
Reg. Merc. Madrid, Tomo 3190, Libro 0, Folio 1,  
Sec. 8, Hoja M-54114, Inscrip. 1.<sup>a</sup>

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de  
Cuentas (R.O.A.C.)  
Inscrita en el Registro de Economistas Auditores (R.E.A.)

Domicilio Social:  
Raimundo Fdez. Villaverde, 65 28003 Madrid  
Codigo de Identificación Fiscal D-79101469

**informe anual**  
**1 9 9 8**

**ESTADOS FINANCIEROS**  
**CONSOLIDADOS**

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998 Y 1997  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1998 Y 1997



GRUPO IBERIA

ACTIVO

|                                                                | MILLONES DE PESETAS |                   |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|
|                                                                | EJERCICIO<br>1998   | EJERCICIO<br>1997 |
| <b>INMOVILIZADO:</b>                                           |                     |                   |
| GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 6-D)                           | 483                 | 695               |
| INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 7)                         | 31.820              | 33.772            |
| INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 8)                           | 253.882             | 237.436           |
| <b>FLOTA AÉREA:</b>                                            |                     |                   |
| COSTE                                                          | 427.299             | 402.097           |
| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES                                   | (236.136)           | (227.241)         |
|                                                                | 191.163             | 174.856           |
| <b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>                             |                     |                   |
| COSTE                                                          | 175.330             | 168.498           |
| AMORTIZACIONES Y PROVISIONES                                   | (112.611)           | (105.918)         |
|                                                                | 62.719              | 62.580            |
| <b>INMOVILIZACIONES FINANCIERAS</b>                            | <b>89.469</b>       | <b>73.659</b>     |
| PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9) | 2.724               | 2.230             |
| CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)         | 27.553              | 22.929            |
| CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO (NOTAS 3 y 9)                 | 4.464               | 25.402            |
| OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTAS 3 y 17)                    | 60.896              | 50.525            |
| PROVISIONES                                                    | (6.168)             | (27.427)          |
| ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE                              | 3                   | 7                 |
| <b>TOTAL INMOVILIZADO</b>                                      | <b>375.657</b>      | <b>345.569</b>    |
| <b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION (NOTA 10)</b>            | <b>21.824</b>       | <b>-</b>          |
| <b>GASTOS A DISTRIBUIR<br/>EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 7)</b>   | <b>6.965</b>        | <b>9.549</b>      |
| <b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>                                      |                     |                   |
| EXISTENCIAS                                                    | 10.874              | 9.798             |
| DEUDORES                                                       | 71.986              | 78.835            |
| INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 11)                   | 99.729              | 99.344            |
| TESORERÍA                                                      | 3.591               | 3.232             |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN                                    | 5.512               | 5.289             |
| <b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>                                 | <b>191.692</b>      | <b>196.498</b>    |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>                                            | <b>596.138</b>      | <b>551.616</b>    |

PASIVO

MILLONES DE PESETAS

|                                                          | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|----------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>FONDOS PROPIOS (NOTA 12):</b>                         |                   |                   |
| CAPITAL SUSCRITO                                         | 114.727           | 114.727           |
| RESERVAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE                        | (15.809)          | (26.837)          |
| RESERVA DE REVALORIZACIÓN                                | -                 | 15.447            |
| PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES                        | (15.809)          | (42.284)          |
| RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGR. GLOBAL   | 5.047             | 3.718             |
| RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA           | 1.043             | (1.504)           |
| DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN                                | 114               | (232)             |
| BENEFICIOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 19) | 53.025            | 14.904            |
| BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO                    | 53.171            | 17.110            |
| BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 13 Y 19)  | (146)             | (2.206)           |
| <b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>                              | <b>158.147</b>    | <b>104.776</b>    |
| <b>SOCIOS EXTERNOS (NOTA 13)</b>                         | <b>698</b>        | <b>17.251</b>     |
| <b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERC. (NOTA 8)</b>   | <b>1.979</b>      | <b>3.440</b>      |
| <b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 14)</b>       | <b>160.330</b>    | <b>155.133</b>    |
| <b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>                         |                   |                   |
| DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 15)                | 67.333            | 88.659            |
| OTROS ACREEDORES                                         | 4.904             | 2.820             |
| <b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>                    | <b>72.237</b>     | <b>91.479</b>     |
| <b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>                         |                   |                   |
| DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 15)                | 40.550            | 19.784            |
| DEUDAS CON SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA            | -                 | 951               |
| ANTICIPOS DE CLIENTES                                    | 27.683            | 40.741            |
| DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIONES DE SERVICIOS           | 83.192            | 71.692            |
| OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 17)                    | 32.635            | 25.177            |
| REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO                        | 18.499            | 20.972            |
| AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN                              | 188               | 220               |
| <b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>                    | <b>202.747</b>    | <b>179.537</b>    |
| <b>TOTAL PASIVO</b>                                      | <b>596.138</b>    | <b>551.616</b>    |

Los Notas 1 a 21  
 descritas en la Memoria adjunta  
 forman parte integrante del balance  
 de situación consolidado  
 al 31 de diciembre de 1998.

## DEBE

MILLONES DE PESETAS

|                                                                 | EJERCICIO<br>1998 | EJERCICIO<br>1997 |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>GASTOS:</b>                                                  |                   |                   |
| APROVISIONAMIENTOS (NOTA 18)                                    | 88.216            | 84.767            |
| GASTOS DE PERSONAL (NOTA 18)                                    | 197.043           | 190.452           |
| DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO                  | 26.327            | 37.578            |
| VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO                         | 2.266             | 2.080             |
| OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 18)                           | 299.021           | 254.653           |
|                                                                 | 612.873           | 569.530           |
| <b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>                                | <b>52.461</b>     | <b>40.048</b>     |
| GASTOS FINANCIEROS Y GASTOS ASIMILADOS                          | 10.053            | 13.569            |
| VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS         | 2                 | -                 |
| DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO                                 | 8.851             | 15.464            |
|                                                                 | 18.906            | 29.033            |
| <br>                                                            |                   |                   |
| PARTICIP. EN PÉRDIDAS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA     | 176               | 355               |
| AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN             | 184               | -                 |
| <b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>                 | <b>49.696</b>     | <b>37.236</b>     |
| PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO                           | 977               | 742               |
| VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO                    | 713               | 26                |
| GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 18)                                | 13.160            | 49.429            |
| GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS                           | 497               | 610               |
|                                                                 | 15.347            | 50.807            |
| <b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>                     | <b>16.271</b>     | <b>-</b>          |
| <br>                                                            |                   |                   |
| <b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS</b>               | <b>65.967</b>     | <b>20.782</b>     |
| IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 17)                             | 12.796            | 3.672             |
| <b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO</b>                    | <b>53.171</b>     | <b>17.110</b>     |
| BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTA 13)               | 146               | 2.206             |
| <b>BENEFICIOS DEL EJERC. ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b> | <b>53.025</b>     | <b>14.904</b>     |

HABER

MILLONES DE PESETAS

EJERCICIO EJERCICIO  
 1998 1997

**INGRESOS:**

|                                                               |         |         |
|---------------------------------------------------------------|---------|---------|
| IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 18)                | 644.960 | 591.937 |
| OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 18)                       | 20.374  | 17.641  |
|                                                               | 665.334 | 609.578 |
| INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL                        | 27      | 4       |
| OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS                         | 7.315   | 9.650   |
| DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO                               | 6.572   | 11.448  |
|                                                               | 13.914  | 21.102  |
| RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS                              | 4.992   | 7.931   |
| PARTICIP. EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA | 2.587   | 5.474   |
| PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS                        | -       | -       |
| BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 2 y 9)       | 6.548   | 4.455   |
| INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 18)                            | 11.046  | 10.245  |
| INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 6-I)          | 14.024  | 19.653  |
|                                                               | 31.618  | 34.353  |
| RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS                          | -       | 16.454  |

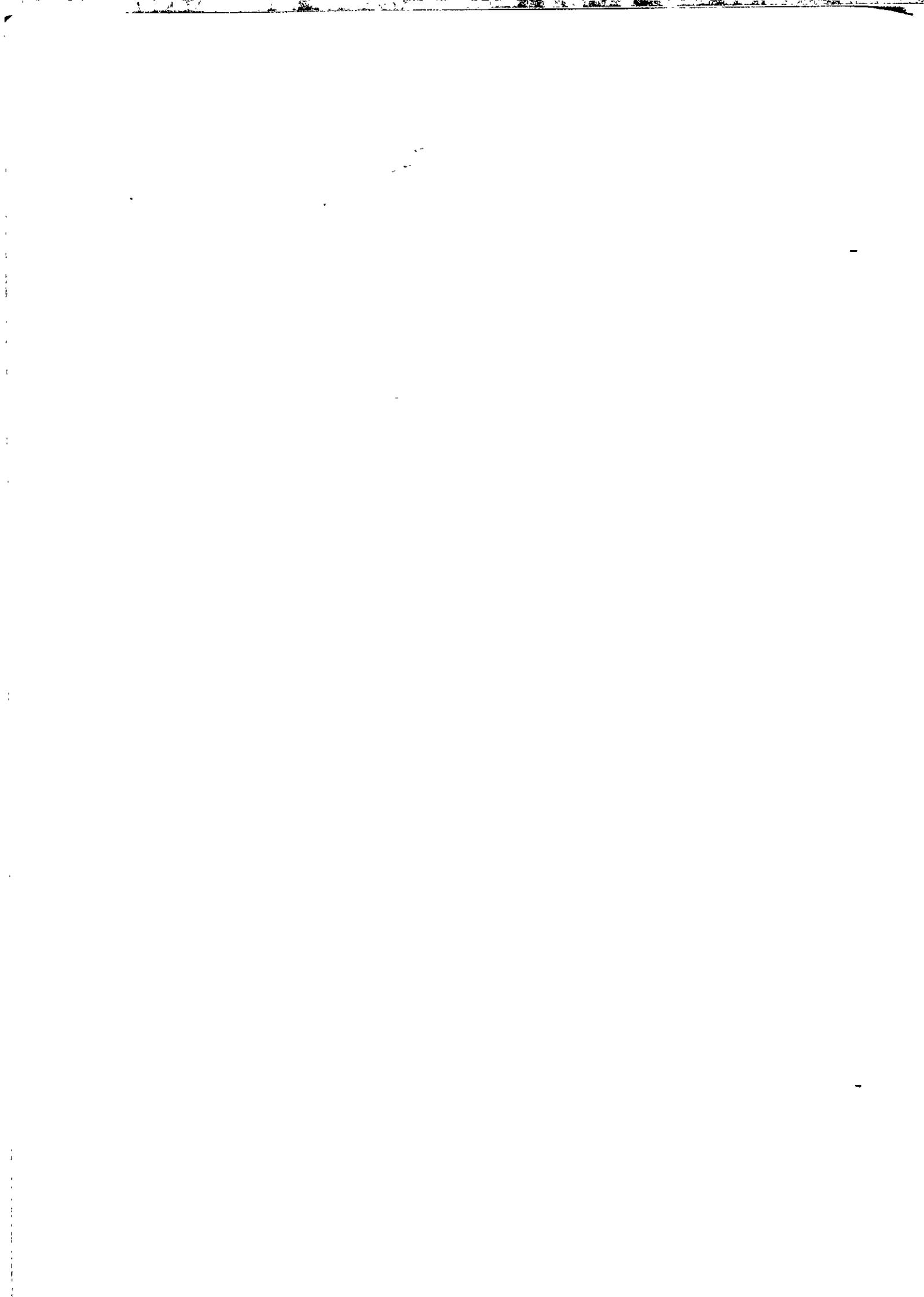
Los "votos 1 a 21" descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998.

**informe anual**  
**1 9 9 8**

**MEMORIA CONSOLIDADA**



**GRUPO IBERIA**



## [1] ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante IBERIA) es una sociedad dedicada al transporte aéreo de pasajeros y mercancías, realizando también diferentes actividades conexas a esta actividad principal.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América. En los tráficos internacionales, en aquellos países con los que existen Convenios Bilaterales y en los que sólo se designa a una compañía como operadora, IBERIA es la designada por la parte española.

Dentro de las actividades conexas destacan su actividad como agente de handling, la actividad de mantenimiento y el especial posicionamiento de IBERIA en los sistemas de distribución.

En lo relativo al handling hay que considerar que en 1992 el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), mediante concurso público adjudicó a IBERIA la prestación de los servicios de handling como primer operador en el territorio nacional, para el período comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 1 de abril del año 2000.

En lo relativo al mantenimiento, IBERIA desarrolla en propio una gran parte de los trabajos necesarios para su actividad, a la vez que presta asistencia técnica a diversas sociedades, realizando estas actividades fundamentalmente en el centro de mantenimiento que posee en Barajas.

Por lo que respecta al sistema de distribución, IBERIA es socio de "Amadeus Group", propietario del sistema central de reservas Amadeus, en condiciones de igualdad con Lufthansa y Air France. Esta inversión le permite estar presente en un sector de enorme desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

El Grupo continúa el proceso de implantación del Plan Director diseñado por el actual equipo directivo de IBERIA, y que tiene como objetivo consolidar a IBERIA y a sus sociedades filiales como un grupo operador de transporte aéreo global. Al efecto, durante 1998 se han realizado numerosas acciones dirigidas a lograr este objetivo y que se han sumado a las ya realizadas durante 1997, entre las que destacan:

1. Perfeccionamiento del esquema organizativo de modelos de gestión diferenciados para cada uno de los negocios iniciado en 1997 (Aeropuertos, Material, Sistemas y Carga). Durante el año se han integrado en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. las actividades de Aviación y Comercio, S.A. distintas a las propias de operador, con excepción del mantenimiento que se integrará en 1999. Adicionalmente, durante 1998 se ha producido una importante reorganización del negocio de carga.

2. Fortalecimiento del concepto de Grupo mediante la consolidación de una gestión operativa, realizada a través de diversas sociedades operadoras, totalmente diferenciada de la gestión comercial global realizada por una Dirección Comercial única. En este sentido, se ha mantenido la programación conjunta de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A. ya iniciada en 1997, a la vez que se han adquirido las acciones de Aviación y Comercio, S.A. que poseía Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

Por otra parte se mantiene el acuerdo de franquicia firmado en 1997 con Air Nostrum, y en marzo de 1998 se llegó a un acuerdo con Air Europa para operar, en régimen de Wet lease, once aviones para los tráficos de IBERIA.

3. Firma de acuerdos de alianzas con American Airlines, Inc. y British Airways. Por una parte, ambas compañías han formalizado el acuerdo para la toma de participación del 10% del capital de IBERIA firmando, asimismo, sendos acuerdos comerciales. Por otra parte, en febrero de 1999 se ha producido la integración de IBERIA como miembro de pleno derecho en el "megacarrier" Oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, liderado por las dos sociedades antes indicadas, y que permitirá la globalización de la actividad del transporte aéreo.

4. Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), principal accionista de IBERIA, tras el acuerdo con British Airways y American Airlines está estudiando las ofertas de inversores institucionales españoles con el fin de desinvertir aproximadamente el 30% del capital de IBERIA para a continuación ofrecer en Bolsa el resto de su participación.

## [2] SOCIEDADES DEPENDIENTES

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:

| ■ SOCIEDADES DEPENDIENTES                              |                                                      | PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.           |           |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| SOCIEDAD                                               | DOMICILIO                                            | ACTIVIDAD                                                                      | %         |
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. (AVIACO)                     | MAUDES, 51<br>MADRID                                 | TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS                                     | 99,93     |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA)      | ZURBANO, 41 - MADRID                                 | TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS                                     | 99,47     |
| CANPOS VELÁZQUEZ, S.A.                                 | VELÁZQUEZ, 134 - MADRID                              | ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FINCAS URBANAS                                       | 99,99     |
| BÍINTER CANARIAS, S.A.                                 | AEROPUERTO DE LAS PALMAS                             | TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS            | 99,99     |
| BÍINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                             | AEROPUERTO DE LAS PALMAS                             | TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS                                     | 99,99     |
| CARGOSUR, S.A.                                         | AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13<br>MADRID                 | TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCIAS                                                 | 100,00    |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                              | CTRA. DE LA MUÑOZA, s/n<br>MADRID                    | PREPARACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE COMIDAS Y OTROS SERVICIOS PARA LAS AERONAVES | 70,00     |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. (SAVIA) | VELÁZQUEZ, 130<br>MADRID                             | SERVICIOS INFORMÁTICOS APLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO                | 75,83 (a) |
| COMPañIA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. (CACESA)       | CENTRO DE CARGA AÉREA<br>PARCELA 2 P.5 NAVE 6 MADRID | TRANSPORTE DE MERCANCIAS                                                       | 75,00     |

(a) Incluye el 65,93 % de participación directa de Iberia y el 9,93 % de participación indirecta a través de Amadeus Group.

Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global en el ejercicio 1998 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

AVIACIÓN Y COMERCIO S.A.

En octubre de 1997, y de acuerdo con el Plan Director del Grupo IBERIA 1997-1999, se inició la programación conjunta de los vuelos de Aviación y Comercio, S.A. y de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con las consecuentes implicaciones sobre la política comercial común y la gestión de recursos comunes.

El 10 de noviembre de 1998, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) su participación en Aviación y Comercio, S.A. por 38.860 millones. Dicha participación está compuesta por 19.832.000 acciones que representan el 67% del capital social de Aviación y Comercio, S.A. Para esta adquisición se ha utilizado como fecha de referencia de los estados financieros la de 31 de diciembre de 1997, por lo que en el proceso de consolidación se ha integrado la totalidad de la cuenta de resultados de Aviación y Comercio, S.A. con el nuevo porcentaje de participación.

El incremento de participación en Aviación y Comercio, S.A. no ha supuesto modificaciones en el perímetro de consolidación.

SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.

El 21 de septiembre de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido a Amadeus Global Travel Distribution, S.A., sociedad matriz de Amadeus Group, el 34% del capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. por un importe de 3.566 millones de pesetas.

Teniendo en cuenta la participación del 29,2% que IBERIA mantiene en Amadeus Group, el Grupo IBERIA finalmente ha reducido realmente su participación en Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A. en un 24,07%, habiendo obtenido una plusvalía de 2.542 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta.

VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.

Ante la imposibilidad de integrar Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. como un operador del Grupo, tal y como quedó definido en el Plan Director, y ante el volumen elevado de pérdidas acumuladas en los últimos años, la Dirección del Grupo ha decidido a finales del ejercicio 1998 el cese de las operaciones presentando el correspondiente expediente, sobre el que se ha alcanzado un acuerdo a finales de febrero de 1999. Los Administradores de IBERIA estiman que el efecto del mencionado expediente en las cuentas anuales consolidadas adjuntas no será significativo.

### [3] SOCIEDADES ASOCIADAS

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo IBERIA del ejercicio 1998 cierran sus cuentas al 31 de diciembre. La información relacionada con las mismas, todas las cuales se han consolidado mediante el método de puesta en equivalencia es la siguiente:

| SOCIIDADES ASOCIADAS                               |                                             | PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A. |       |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------|
| SOCIEDAD                                           | DOMICILIO                                   | ACTIVIDAD                                                            | %     |
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA) | OSCAR M. ZULOAGA, S/N<br>CARACAS, VENEZUELA | TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS                           | 45,00 |
| AMADEUS GROUP                                      | SALVADOR DE MADARIAGA, 1<br>MADRID          | GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE RESERVAS         | 29,20 |
| IBERBUS CONCHA LTD.                                | GEORGE'S DOCK HOUSE,<br>IFSC; DUBLÍN        | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS ROSALÍA LTD.                               | GEORGE'S DOCK HOUSE,<br>IFSC; DUBLÍN        | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS CHACEL LTD.                                | GEORGE'S DOCK HOUSE,<br>IFSC; DUBLÍN        | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS ARENAL LTD.                                | GEORGE'S DOCK HOUSE,<br>IFSC; DUBLÍN        | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS TERESA LTD.                                | EARLSFORT<br>CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN       | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS EMILIA LTD.                                | EARLSFORT<br>CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN       | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS AGUSTINA LTD.                              | EARLSFORT<br>CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN       | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |
| IBERBUS BEATRIZ LTD.                               | EARLSFORT<br>CENTRE-HATCH ST.; DUBLÍN       | ARRENDAMIENTO DE AERONAVES                                           | 40,00 |

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group", y de cada una de las sociedades Iberbus utilizada en el proceso de consolidación es la que figura en sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1998, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

En enero de 1997, se produjo el cese de las operaciones de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales no se ha podido obtener ningún estado financiero reciente relacionado con la mencionada sociedad.

#### GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

En 1996, IBERIA redujo significativamente su participación en Aerolíneas Argentinas, S.A., vendiendo su participación en Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) a Andes Holding, B.V. (sociedad participada en un 42% por Sociedad Estatal de Participaciones Industriales).

Al 31 de diciembre de 1998 se encontraban pendientes de cobro por esta operación 135.000.000 de dólares USA, equivalentes a 20.500 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto. El plazo estipulado en contrato para el cobro del importe pendiente finaliza en septiembre de 1999.

Según la información recibida por IBERIA, en 1997, Andes Holding, B.V. inició la venta de su participación en Interinvest, S.A. mediante la que espera obtener fondos que le permitan hacer frente a parte de sus pasivos. Asimismo, en función de la estimación de los fondos que preveía obtener Andes Holding, B.V., IBERIA decidió provisionar al 31 de diciembre de 1997, 11.000 millones de pesetas del saldo pendiente de cobro que se encuentran registrados en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto. Recientemente el Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales ha acordado adquirir a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. la cuenta a cobrar a Andes Holding B.V., por un importe de 62 millones de dólares USA.

El 23 de octubre de 1998, IBERIA cedió a Andes Holding, B.V. su participación directa (20% del capital en Aerolíneas Argentinas, S.A.), a cambio de una participación del 8,92% en el capital social de Interinvest, S.A.

El importe registrado por las acciones de Interinvest, S.A. percibido en esta transacción ha ascendido a 3.046 millones de pesetas que equivale al valor neto contable al 31 de diciembre de 1997 de las acciones de Aerolíneas Argentinas, S.A. transferidas a Andes Holding, B.V.

Asimismo, y en la misma fecha, IBERIA ha adquirido un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A. por importe de 382 millones de pesetas.

Por tanto, al 31 de diciembre de 1998, IBERIA participa en el 10% del capital social de Interinvest, S.A., por lo que dicha sociedad no ha sido incluida en el perímetro de consolidación del ejercicio 1998, y sus correspondientes valores se encuentran registrados en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

## **[4] BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS**

### **A) IMAGEN FIEL**

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998 se han preparado a partir de los registros de contabilidad de IBERIA y de sus sociedades filiales (que se detallan en las Notas 2 y 3), que incluyen, en el caso de algunas sociedades, los efectos de la actualización practicada al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

Las cuentas anuales de las sociedades filiales españolas han sido formuladas por los Administradores de cada sociedad de acuerdo con el Plan General de Contabilidad Español.

Para la consolidación de "Amadeus Group" se han utilizado sus estados financieros consolidados provisionales al 31 de diciembre de 1998 antes de disponer del correspondiente informe de auditoría.

Para la consolidación de las sociedades Iberbus Concha, Ltd., Iberbus Rosalía, Ltd., Iberbus Chacel, Ltd., Iberbus Arenal, Ltd., Iberbus Teresa, Ltd., Iberbus Emilia, Ltd., Iberbus Agustina, Ltd. e Iberbus Beatriz, Ltd. en el ejercicio 1998 se han utilizado asimismo sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1998, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.

Teniendo en cuenta la situación de Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (véase Nota 9), y la no disponibilidad de estados financieros recientes, esta sociedad ha formado parte del proceso de consolidación en función de sus últimos estados financieros provisionales disponibles.

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998, formuladas por los Administradores de IBERIA, se someterán a la aprobación de su Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

#### B) PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

La consolidación se ha realizado por el método de integración global para aquellas sociedades sobre las que se tiene un dominio efectivo. La Sociedad dominante y las sociedades consolidadas por el método de integración global forman el "Conjunto consolidable". Se ha aplicado el método de consolidación por puesta en equivalencia en aquellas sociedades asociadas en las que teniendo una influencia notable en su gestión, no se tiene la mayoría de votos ni se gestiona conjuntamente con terceros. Las sociedades que forman el Conjunto consolidable y las sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia forman el Grupo IBERIA. El valor de la participación de los accionistas minoritarios en el patrimonio y en los resultados de las sociedades filiales consolidadas se presenta en el capítulo "Socios externos" del pasivo del balance de situación consolidado. Asimismo, el valor de la participación de los accionistas minoritarios en los resultados de las sociedades filiales consolidadas se presenta en el epígrafe "Beneficios atribuidos a socios externos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Todas las cuentas y transacciones importantes entre sociedades consolidadas por el método de integración global han sido eliminadas en el proceso de consolidación.

### **[5] DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE**

La distribución de los beneficios de IBERIA del ejercicio 1998 propuesta por sus Administradores es la siguiente:

#### ■ DISTRIBUCION DE RESULTADOS

|                                                        | MILLONES DE PESETAS |
|--------------------------------------------------------|---------------------|
| A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES | 10.239              |
| A RESERVA LEGAL                                        | 5.129               |
| A RESERVAS VOLUNTARIAS                                 | 623                 |
| A DIVIDENDOS                                           | 35.300              |
| <b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>                        | <b>51.291</b>       |
| .....                                                  |                     |

## [6] NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998 han sido las siguientes:

### A) FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

El fondo de comercio se ha calculado como la diferencia positiva entre la inversión adicional realizada en Aviación y Comercio, S.A. por IBERIA en el presente ejercicio y su correspondiente valor teórico-contable resultante del balance de situación tomado como referencia para la adquisición.

El fondo de comercio que presenta el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto corresponde en su totalidad a valores no asignables a elementos patrimoniales y se amortiza linealmente en 20 años (véase Nota 10). Los Administradores de IBERIA han establecido el mencionado período de amortización, acogiéndose a la Ley 37/1998 que modifica el artículo 194 de la Ley de Sociedades Anónimas, porque estiman que en el mencionado período dicho fondo contribuirá a la obtención de beneficios para el Grupo.

### B) HOMOGENEIZACIÓN DE PARTIDAS

Con el objeto de presentar de forma homogénea las distintas partidas que componen las cuentas anuales consolidadas, se han aplicado a todas las sociedades incluidas en la consolidación así como a las sociedades asociadas, los principios y normas de valoración más significativos seguidos por IBERIA.

### C) MÉTODOS DE CONVERSIÓN

Para la conversión de los estados financieros provisionales del ejercicio 1998 de las sociedades Iberbus, que están expresadas en dólares U.S.A., se han utilizado los tipos de cambio en vigor al 31 de diciembre, a excepción de:

1. Capital y reservas, que se han convertido a los tipos de cambio históricos.
2. Cuentas de pérdidas y ganancias, que se han convertido al tipo de cambio medio del ejercicio.

Las diferencias de cambio originadas como consecuencia de la aplicación de este criterio se incluyen en el epígrafe "Diferencias de conversión" del capítulo "Fondos propios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

### D) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

Los gastos de establecimiento recogen, fundamentalmente, gastos incurridos en concepto de escrituración y registro por ampliación de capital, que se amortizan a razón del 20% anual.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 200 millones de pesetas.

### E) INMOVILIZADO INMATERIAL

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se han incorporado al inmovilizado inmaterial por el coste del bien, sin incluir costes financieros, y se amortizan con idénticos criterios que los elementos de la misma naturaleza del inmovilizado material, reflejándose en el pasivo la deuda total por las cuotas de arrendamiento más el importe de la opción de compra. La diferencia entre ambos importes, que representa los gastos financieros de la operación, se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios

ejercicios" del balance de situación consolidado adjunto y se imputa a los resultados de cada ejercicio de acuerdo con un criterio financiero.

En ejercicios anteriores IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. modificaron el valor neto contable de parte de los aviones adquiridos en régimen de arrendamiento financiero de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 6j). De acuerdo con esa norma, como estas sociedades no han adquirido ningún avión en régimen de arrendamiento financiero, ni en el ejercicio 1998 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 1998 no se ha modificado el valor neto contable de ningún avión por este concepto.

Los bienes adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada, que se corresponde con la de los bienes de la misma naturaleza incluidos en el inmovilizado material.

Las aplicaciones informáticas se amortizan siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de cinco años.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 por amortizaciones del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 2.440 millones de pesetas.

#### F) INMOVILIZADO MATERIAL

Los criterios de valoración aplicados por el Conjunto consolidable son, básicamente, los siguientes:

##### 1. FLOTA AÉREA:

La flota aérea de las sociedades españolas está valorada a su precio de adquisición actualizado al amparo de diversas disposiciones legales entre las que se encuentra el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, excepto ciertos aviones cuyo valor se ha modificado de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 6-j).

##### 2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

Los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe "Otro inmovilizado material" de los balances de situación consolidados adjuntos están valorados a su precio de adquisición, actualizado de acuerdo con las disposiciones del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio.

##### 3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

Las sociedades del Conjunto consolidable siguen el procedimiento de constituir una provisión para las grandes reparaciones periódicas de la flota aérea con que operan (básicamente B-737, B-747, B-757, DC-10, DC-9 de Aviación y Comercio, S.A., A-300, A-320, A-340, MD-87 y MD-88), en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. El saldo de la provisión por este concepto se muestra en la cuenta "Provisión para grandes reparaciones" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

El coste de las reparaciones menores de las flotas anteriormente mencionadas, así como la totalidad de las reparaciones de las flotas B-727 y DC-9 de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., se registran como gasto del ejercicio en que se realizan dado que los gastos anuales tienden a ser homogéneos.

Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

**g) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL**

Las sociedades del Conjunto consolidable amortizan su inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada.

Los procedimientos aplicados para calcular la amortización de los componentes más importantes del inmovilizado material se explican a continuación:

**1. FLOTA AÉREA:**

El importe amortizable de la flota es igual al valor contable del activo menos el valor residual estimado al final de la vida útil. Dicho valor residual se estima entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

**2. REPUESTOS DE FLOTA:**

Los repuestos para el mantenimiento de la flota aérea se amortizan dependiendo del tipo de pieza de que se trate, según se explica a continuación:

**a. Repuestos rotables**

Se amortizan desde el momento de su compra en un período de diez a dieciocho años, considerando un valor residual entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

**b. Repuestos reparables**

Se amortizan desde el momento de su compra en un período de ocho a diez años, en función del tipo de flota, considerando un valor residual del 10% en todos los casos.

Adicionalmente a la amortización, las sociedades dotan provisiones por la depreciación por obsolescencia de los repuestos.

**3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:**

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

■ **VIDA UTIL DEL INMOVILIZADO MATERIAL**

|                                      | Años    |
|--------------------------------------|---------|
| FLOTA AÉREA                          | 18 (a)  |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 20 - 50 |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 10 - 16 |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 7 - 10  |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 10      |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 4 - 7   |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 8 - 18  |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 10 - 14 |

(a) La flota usada adquiere por el Grupo se amortiza en un número de años inferior que se corresponde con la vida útil estimada de acuerdo con entenos económicos.

Los edificios e instalaciones de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y de Aviación y Comercio, S.A. construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, con un valor neto contable al 31 de diciembre de 1998 en los balances de ambas sociedades de 4.159 millones de pesetas, se amortizan considerando los períodos de cada concesión.

Los valores netos de las actualizaciones del inmovilizado material se amortizan, desde la fecha de su registro, siguiendo los mismos criterios de vida útil restante aplicados a los valores de coste.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosa en los siguientes conceptos:

■ 1998

|                            | MILLONES DE PESETAS |
|----------------------------|---------------------|
| FLOTA AÉREA                | 13.119              |
| OTRO INMOVILIZADO MATERIAL | 10.682              |
|                            | <b>23.801</b>       |

H) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

La inversión en sociedades no consolidadas se presenta a su coste de adquisición, minorado, en su caso, por las necesarias provisiones para depreciación por el exceso del coste sobre su valor razonable al cierre del ejercicio.

Las inversiones en deuda pública se contabilizan por su valor de coste. Los intereses relacionados con estos valores se abonan en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de acuerdo con su devengo y se cargan, hasta su vencimiento, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales".

Las imposiciones a plazo se contabilizan por el valor entregado. Los intereses relacionados con estos valores se abonan en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de acuerdo con su devengo, y se cargan en el epígrafe "Inversiones financieras temporales".

I) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en los balances de situación consolidados adjuntos al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días del mes anterior.

Las diferencias de valoración que se originan por la aplicación del tipo de cambio oficial al cierre de cada ejercicio y por la diferencia entre los tipos de cambio al 31 de diciembre del ejercicio anterior y los vigentes en el momento del cobro o pago efectivo, se registran en los epígrafes "Diferencias positivas de cambio" o "Diferencias negativas de

cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, salvo las diferencias netas positivas o negativas correspondientes a la financiación recibida para la adquisición de parte de la flota aérea.

No obstante, aquellas diferencias positivas no realizadas procedentes de divisas para las que no se haya imputado a resultados de ejercicios anteriores o en el propio ejercicio diferencias negativas de cambio, se registran en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado.

J) DIFERENCIAS DE CAMBIO DERIVADAS DE LA FINANCIACIÓN DE FLOTA AÉREA

En virtud de lo dispuesto en la norma de valoración decimocuarta de la quinta parte del Plan General de Contabilidad, con fecha 23 de marzo de 1994 el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (I.C.A.C.), dictó una Orden Ministerial sobre el tratamiento contable de ciertas diferencias de cambio en moneda extranjera.

Esta norma contable establece que, a partir del 1 de enero de 1993, el importe neto de las diferencias de cambio en moneda extranjera que se produzcan en cada ejercicio, por deudas incurridas para financiar la adquisición por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., Aviación y Comercio, S.A. y Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. de flota aérea incorporada en el propio ejercicio y en los cuatro inmediatos anteriores, se debe contabilizar como mayor o menor valor de dicha flota.

De acuerdo con dicha norma, durante el ejercicio 1998 se ha efectuado una reducción neta del valor de la flota por 268 millones de pesetas.

K) EXISTENCIAS

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico, se valoran al precio medio de adquisición, registrándose las correspondientes provisiones por depreciación.

L) INGRESOS Y GASTOS

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las ventas de billetes, así como de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. Los saldos de este epígrafe de los balances de situación consolidados adjuntos representan el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1998 y de 1997 pendientes de utilizar a dichas fechas.

Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

En 1996 fue el primer ejercicio completo en el que se utilizó el nuevo sistema implantado por la Dirección de IBERIA para el control de las ventas y utilidades de billetes de tráfico internacional y la determinación del saldo del epígrafe "Anticipos de clientes". En 1997, IBERIA ultimó la definición de los procedimientos de control sobre las

transacciones relacionadas con las principales cuentas de "Anticipos de clientes" realizando las oportunas regularizaciones. En 1998 IBERIA ha finalizado la implantación de los procedimientos de control en las cuentas relacionadas con "Anticipos de clientes", habiéndose efectuado una regularización por un importe neto de 10.938 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta.

IBERIA y sus filiales aéreas comerciales tienen en vigor la tarjeta "IBERIA Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto incluye una provisión de 4.464 millones de pesetas por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a dicha fecha.

#### M) PROVISIONES PARA PENSIONES

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A. tienen la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que se retira anticipadamente (excedencia especial) y la obligación de complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada, en función de las características definidas para cada situación.

La cuenta "Provisiones para pensiones" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado adjunto recoge los pasivos devengados por estos conceptos al 31 de diciembre de 1998. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 1998 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y gastos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta por importe de 1.557 millones de pesetas y 870 millones de pesetas, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1998 se han realizado, por expertos independientes, estudios actuariales que se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 4%, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y dotaciones con carácter anual postpagable.

#### N) MONTEPÍO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y de sus filiales Aviación y Comercio, S.A. y Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (viudedad, incapacidad laboral transitoria y permanente y otras).

En virtud de los convenios colectivos vigentes, las sociedades mencionadas aportan con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen. De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de dichas sociedades se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente se establezcan.

En el ejercicio 1998, las aportaciones del Conjunto consolidable al Montepío han ascendido a 3.254 millones de pesetas, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta.

o) OBLIGACIONES CON EL PERSONAL DE VUELO EN SITUACIÓN DE RESERVA

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A. tienen la obligación de retribuir en su totalidad al personal de vuelo que pasa a la situación de reserva.

La cuenta "Provisiones para obligaciones con el personal" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado adjunto recoge los pasivos devengados por estos conceptos al 31 de diciembre de 1998. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1998 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta por importe de 3.500 millones de pesetas y 2.584 millones de pesetas, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1998 se han realizado, por expertos independientes, estudios actuariales que se han elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 4%, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y dotaciones con carácter anual postpagable.

p) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

En la cuenta "Provisión para responsabilidades" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado adjunto, las sociedades consolidadas registran el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de acciones y litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, y para hacer frente a avales u otras garantías similares a cargo de las sociedades consolidadas. De acuerdo con lo expuesto en la Nota 14, IBERIA ha dotado los costes de reestructuración que los Administradores han estimado que se incurrirán en los próximos años como consecuencia de medidas incluidas en el Plan Director del Grupo IBERIA.

El 25 de abril de 1997, el Servicio de Defensa de la Competencia incoó de oficio un expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia, en las que habrían incurrido IBERIA y otras compañías aéreas "al aprobar un acuerdo de interline aprovechado para un incremento simultáneo y una homogeneización de tarifas con abuso de posición de dominio colectivo". El 17 de junio de 1997, el Servicio de Defensa de la Competencia incoó un expediente sancionador complementario a Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) y Binter Canarias, S.A. por su participación en las referidas prácticas.

La resolución del referido expediente está pendiente de decisión por el Tribunal de Defensa de la Competencia.

En las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998 no se ha registrado ninguna provisión en relación con estos expedientes ya que, los Administradores de las correspondientes sociedades no consideran que de la resolución de los mismos se vayan a producir pasivos significativos.

Q) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

El Impuesto sobre Sociedades del ejercicio para cada sociedad consolidada se calcula en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes con el resultado fiscal, entendiéndose éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

La Sociedad dominante y sus sociedades dependientes tributan en régimen de declaración consolidada como parte de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, régimen que está regulado en la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 1989 y en el Real Decreto Ley 5/1995, de 16 de junio. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1998 se liquidará en régimen de declaración fiscal consolidada.

R) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

IBERIA utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas.

En el caso de ser requerido un determinado importe de efectivo en concepto de garantía por las obligaciones inherentes a dichas operaciones, éste se registra en el activo del balance de situación consolidado en el apartado "Depósitos y fianzas a corto plazo" del epígrafe "Inversiones financieras temporales".

Los gastos de transacción de las operaciones de futuro e instrumentos similares se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del período en que se producen.

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de las mismas se contabilizan del siguiente modo:

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se produce la cancelación o liquidación final de las operaciones de futuro o de instrumentos similares, registrándose hasta su finalización en cuentas de balance.

**[7] INMOVILIZACIONES INMATERIALES**

El movimiento habido durante el ejercicio 1998 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

1998

MILLONES DE PESETAS

|                                                              | 01-01-98      | ADICIONES<br>Y DOTACIONES | RETIROS | TRASPASOS | 31-12-98      |
|--------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------|---------|-----------|---------------|
| DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO | 43.285        | 59                        | (383)   | -         | 42.961        |
| APLICACIONES INFORMÁTICAS                                    | 6.084         | 659                       | (3.918) | (4)       | 2.821         |
| GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO                         | 94            | 100                       | (36)    | -         | 158           |
| PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO                  | 105           | -                         | (1)     | -         | 104           |
| AMORTIZACIÓN                                                 | (15.796)      | (2.440)                   | 4.012   | -         | (14.224)      |
| <b>VALOR NETO</b>                                            | <b>33.772</b> |                           |         |           | <b>31.820</b> |

Durante el ejercicio 1998, IBERIA ha cancelado el coste y la amortización de aplicaciones informáticas relacionadas con el sistema de reservas AMADEUS que se encontraban totalmente amortizadas.

Las características principales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1998, cuyos costes financieros están en algunos casos determinados a tipos de interés variables y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12 98

MILLONES DE PESETAS

|                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS | 41.128     |
| IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS:                                |            |
| EN AÑOS ANTERIORES                                            | 29.975     |
| EN EL EJERCICIO                                               | 5.566      |
| IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE           | 25.381 (a) |
| IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA                             | 19.378 (a) |

(a) Estos importes incluyen 6.662 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1998 de intereses no devengados a dichas fechas, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Costos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 1998 adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1998, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12 98

| CUOTAS CON VENCIMIENTO EN | MILLONES DE PESETAS |
|---------------------------|---------------------|
| 1999                      | 5.477               |
| 2000                      | 5.460               |
| 2001                      | 8.787               |
| 2002                      | 7.359               |
| 2003                      | 6.003               |
| 2004                      | 11.673              |

### [8] INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1998 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

#### COSTE

| COSTE                                | MILLONES DE PESETAS |           |          |           |          |
|--------------------------------------|---------------------|-----------|----------|-----------|----------|
|                                      | 01-01-98            | ADICIONES | RETROS   | TRASPASOS | 31-12-98 |
| FLOTA AÉREA                          | 391.242             | 3.614     | (5.698)  | 956       | 390.114  |
| ANTICIPOS DE FLOTA                   | 10.855              | 39.526    | (13.196) | -         | 37.185   |
|                                      | 402.097             | 43.140    | (18.894) | 956       | 427.299  |
| <b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>   |                     |           |          |           |          |
| TERRENOS                             | 552                 | -         | -        | -         | 552      |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 28.519              | 7         | (90)     | 73        | 28.509   |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 60.603              | 3.027     | (2.109)  | 471       | 61.992   |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 2.876               | 962       | (86)     | 3         | 3.755    |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 3.910               | 210       | (153)    | -         | 3.967    |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 27.258              | 1.947     | (1.039)  | 5         | 28.171   |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 33.909              | 10.803    | (8.621)  | -         | 36.091   |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 7.141               | 12        | -        | -         | 7.153    |
| OTRO INMOVILIZADO                    | 1.067               | 116       | (81)     | -         | 1.102    |
| INMOVILIZADO EN CURSO                | 2.663               | 5.091     | (2.213)  | (1.503)   | 4.038    |
|                                      | 168.498             | 22.175    | (14.392) | (951)     | 175.330  |

Los anticipos de flota corresponden a anticipos realizados como consecuencia de los compromisos de flota adquiridos con los fabricantes, de acuerdo con los calendarios establecidos.

El 31 de diciembre de 1996, IBERIA y algunas de sus sociedades dependientes actualizaron su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, aquéllas se habían acogido a otras leyes de actualización. La actualización de 1996 se practicó aplicando los coeficientes máximos autorizados por el Real Decreto-Ley, y la reducción del 40% por el efecto de la financiación de estas sociedades (excepto Aviación y Comercio, S.A.) hasta el límite del valor estimado de mercado de cada uno de los bienes. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 1998 es el siguiente:

■ ACTUALIZACION

MILLONES DE PESETAS

|                                      | PLUSVALIA<br>AL 31-12-97 | DOTACION<br>1998 | BAJAS        | SALDO<br>PLUSVALIA |
|--------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------|--------------------|
| FLOTA AÉREA                          | 8.587                    | (1.379)          | (38)         | 7.170              |
| TERRENOS                             | 147                      | -                | -            | 147                |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 2.703                    | (514)            | -            | 2.189              |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 2.496                    | (831)            | (120)        | 1.545              |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 21                       | (8)              | -            | 13                 |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 304                      | (70)             | -            | 234                |
|                                      | <b>14.258</b>            | <b>(2.802)</b>   | <b>(158)</b> | <b>11.298</b>      |

Al 31 de diciembre de 1998, la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización asciende a 10.831 millones de pesetas, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1998 ha ascendido a 2.802 millones de pesetas, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 1999 incidirá en 1.726 millones de pesetas, aproximadamente.

La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización" de cada sociedad. Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada contabilizada.

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

■ AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

MILLONES DE PESETAS

|                                      | 01-01-98       | ADICIONES     | RETIROS        | TRASPASOS | 31-12-98       |
|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|-----------|----------------|
| FLOTA AÉREA                          | 227.241        | 13.119        | (4.224)        | -         | 236.136        |
| OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:          |                |               |                |           |                |
| EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES     | 13.627         | 1.450         | (64)           | -         | 15.013         |
| MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE | 37.139         | 4.368         | (1.410)        | -         | 40.097         |
| ELEMENTOS DE TRANSPORTE              | 1.684          | 318           | (84)           | -         | 1.918          |
| MOBILIARIO Y ENSERES                 | 3.086          | 232           | (122)          | -         | 3.196          |
| EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN  | 23.836         | 1.148         | (967)          | 1         | 24.018         |
| REPUESTOS PARA INMOVILIZADO          | 20.928         | 2.584         | (1.313)        | -         | 22.199         |
| SIMULADORES DE VUELO                 | 4.911          | 469           | -              | -         | 5.380          |
| OTRO INMOVILIZADO                    | 707            | 113           | (30)           | -         | 790            |
|                                      | <b>105.918</b> | <b>10.682</b> | <b>(3.990)</b> | <b>1</b>  | <b>112.611</b> |

Al 31 de diciembre de 1998, el coste de los bienes totalmente amortizados y el coste de los bienes obsoletos o fuera de servicio totalmente provisionados que el Grupo IBERIA mantiene en su inmovilizado material asciende a 54.792 millones de pesetas, aproximadamente.

#### OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

Durante el ejercicio 1998 IBERIA ha formalizado los acuerdos relacionados con su plan de renovación de flota alcanzando una serie de acuerdos con sus proveedores, especialmente Airbus Industrie, G.I.E. y The Boeing Company. Los aspectos principales relativos a estos acuerdos se describen a continuación.

#### FLOTA BOEING

##### - B-757

En 1994, IBERIA suscribió con diversas sociedades contratos de arrendamiento operativo por siete aviones B-757. Dos de estos aviones se arrendaron por un período de cuatro años, prorrogado por dieciocho meses más en 1997 y doce meses más en 1998, y sin incluir opción de compra. Los cinco aviones B-757 restantes se arrendaron por un período inicial aproximado de cinco años, disponiendo IBERIA, para cada avión, a la finalización del período inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un período de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador. En 1998 se ha ejercido la opción de prórroga de 12 meses más para cuatro de estos aviones y se está negociando la devolución del quinto avión al arrendador original.

Por aplicación de los acuerdos de renovación de flota con el fabricante en los retiros de anticipos de flota se incluyen 7.137 millones de pesetas que se han regularizado mediante la aplicación de la provisión que se había constituido con anterioridad al ejercicio 1998 (5.618 millones de pesetas) y en el ejercicio 1998 (1.519 millones de pesetas) y que se incluían en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado.

Al 31 de diciembre de 1998 sigue en vigor el contrato inicial de IBERIA con The Boeing Company (en adelante, Boeing) por la compra de aviones B-757, del cual quedan por recibir ocho aviones. Durante el ejercicio 1998 IBERIA ha firmado con Boeing modificaciones a los acuerdos existentes por los que se modifican las fechas de entrega de los ocho aviones pendientes de recibir y se incorpora la compra de ocho aviones B-757 adicionales y una opción de compra sobre catorce aviones más.

El volumen de inversión comprometido por la compra de los dieciséis aviones B-757 asciende, aproximadamente, a 994 millones de dólares USA. El calendario de entrega de los dieciséis aviones B-757 en firme es el siguiente: ocho en 1999 y ocho en el 2000. Los aviones en opción se incorporarían once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 1998, IBERIA había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 9.825 millones de pesetas.

##### - B-747 y B-727

En 1994, IBERIA vendió a Boeing siete aviones B-727 y un avión B-747. Con posterioridad, IBERIA suscribió contratos de arrendamiento operativo por estos aviones, por un período de 1 y 3 años, respectivamente, que incluían opción de compra.

En 1997 IBERIA renegó el contrato de arrendamiento operativo que mantenía en relación con el B-747, prorrogando durante 29 meses más el contrato de arrendamiento y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este período. Asimismo el contrato menciona la posibilidad de prorrogar el contrato por 36 meses más a la expiración del plazo de 29 meses mencionado.

En 1995, IBERIA ejerció la opción de compra sobre dos de los siete aviones B-727 arrendados. Estos aviones se adquirieron para su desguace y aprovechamiento de repuestos. En relación con el resto de aviones B-727, durante el ejercicio 1995 se firmó una modificación del contrato original, en virtud de la cual, se amplió la duración del arrendamiento hasta diciembre de 1998, fecha en la que se han adquirido estos cinco aviones por 500.000 dólares por avión, aproximadamente.

#### FLOTA AIRBUS

##### A-340

En 1996, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, que ya se han recibido y están en operación, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción: uno en 1999, uno en el 2000 y dos en el 2001.

Los ocho aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbuses" (véase Nota 3). IBERIA participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades. Los arrendamientos operativos de los ocho A-340 se han establecido por un período de siete años, al término del cual IBERIA podrá optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por períodos entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave o proceder a la devolución del avión.

En el caso de que IBERIA opte por devolver los aviones, y en el caso de que el propietario del avión no encuentre un comprador para la aeronave, IBERIA está obligada a prorrogar por un año más el contrato de arrendamiento operativo para los aviones que se empezaron a operar en 1996 y por dos años más en el caso de los aviones que se empezaron a operar en 1997 y 1998.

En 1998 IBERIA ha firmado un acuerdo con Airbus para la adquisición de seis aviones A-340 más y una opción de compra de cinco aviones adicionales. Con este acuerdo IBERIA ejercita dos de las opciones de compra adquiridas en el contrato firmado con Airbus en 1996. Adicionalmente, IBERIA cuenta con cuatro opciones subordinadas que podrán ejercerse siempre que se ejercite la opción sobre cuatro de los cinco aviones señalados anteriormente.

Las fechas de entrega de estos aviones serían: uno en 1999, tres en el 2000 y dos en el 2001 para los aviones en firme y uno en el 2001, tres en el 2002 y uno en el 2003 para los aviones en opción.

En relación a cuatro de estos aviones que se recibirán en 1999, 2000 y 2001 IBERIA ha suscrito acuerdos de financiación que le permitirán operarlos en régimen de arrendamiento operativo similar al existente en los ocho A-340 que operan en la actualidad. IBERIA participará como accionista minoritario en cada una de las sociedades y deberá realizar aportaciones para la financiación de las mismas que comprarán los aviones al constructor. Las aportaciones que por ambos conceptos deberá realizar IBERIA por los cuatro aviones oscilará entre un mínimo de 28 millones de dólares USA y un máximo de 68 millones de dólares USA.

El período de arrendamiento inicial será de siete años y al final del mismo IBERIA podrá optar entre prorrogar el arrendamiento por ocho años, ejercer la opción de compra sobre la aeronave o proceder a la devolución del avión.

El precio básico de los seis aviones asciende a 827 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1998, IBERIA había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 3.559 millones de pesetas.

**A-319, A-320 y A-321**

El 19 de junio de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y Airbus Industrie, G.I.E. firmaron un acuerdo para la compra en firme de 50 aviones de la familia A-320 con la opción de adquirir 26 aviones más de la misma familia, y una opción adicional de 14 aeronaves.

Por otra parte, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. firmó un acuerdo con Singapore Aircraft Leasing Enterprise Pte. Ltd. (en adelante, SALE) para intercambiar la fecha de entrada de dos aviones A-320 prevista para el año 2002 al año 1999. IBERIA operará estos dos aviones en régimen de arrendamiento operativo mediante un contrato de arrendamiento firmado con SALE por un período inicial de 5 años al término del cual IBERIA podrá renovar el arrendamiento hasta un máximo de siete años.

Por otro lado, IBERIA ha suscrito con Airbus un acuerdo adicional para la compra de dos aviones A-320 en firme cuya entrada se producirá en el año 2002, en la misma fecha en que inicialmente se incorporaban los aviones cuya opción de compra se ha intercambiado con SALE.

El calendario previsto de recepción de las citadas aeronaves es el siguiente:

■ **CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES**

- (a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra.
- (b) Incluye dos aviones cuya opción se ha intercambiado con SALE.
- (c) Incluye tres aviones sobre los que existe una opción de compra.
- (d) Incluye seis aviones sobre los que existe una opción de compra.
- (e) Incluye ocho aviones sobre los que existe una opción de compra.

| TIPO DE AVIÓN | 1999      | 2000     | 2001     | 2002      | 2003      | 2004      | (a)2005  | (a)2006   | TOTAL     |
|---------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| A-319         | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 4        | 5         | 9         |
| A-320         | 8 (b)     | 5        | 6        | 10        | 5 (c)     | 5 (c)     | 3        | 2         | 44        |
| A-321         | 2         | 3        | 2        | 5         | 11 (d)    | 10 (e)    | -        | 6         | 39        |
|               | <b>10</b> | <b>8</b> | <b>8</b> | <b>15</b> | <b>16</b> | <b>15</b> | <b>7</b> | <b>13</b> | <b>92</b> |

El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 405.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1998 IBERIA había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 23.733 millones de pesetas.

En relación con la familia A-320, el 17 de julio de 1998 IBERIA ha firmado un contrato de arrendamiento con International Lease Finance Corporation (en adelante ILFC) por nueve aviones A-319 y siete aviones A-320 en régimen de dry-lease por un período inicial de 5 años al término del cual IBERIA podrá optar por dos prórrogas de 1 ó 5 años sin que entre ambos superen 6 años adicionales.

La entrega prevista de estos aviones es la siguiente:

■ PREVISION ENTREGA AVIONES

| TIPO DE AVIÓN | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------|------|------|------|
| A-320         | 2    | 3    | 2    |
| A-319         | -    | 4    | 5    |
|               | 2    | 7    | 7    |

RESTO DE FLOTA

· DC-8

En 1998, IBERIA ha ejercitado la opción de compra de dos DC-8 que operaban en régimen de arrendamiento operativo con Cargosur, S.A. por un importe de 247 millones de pesetas cada uno. Posteriormente, IBERIA ha vendido estos dos aviones y ha firmado un contrato para operarlos en régimen de wet lease.

· A-320 y MD-87

Con independencia de lo señalado anteriormente sobre los aviones A-319, A-320 y A-321, en 1993, IBERIA vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, IBERIA suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones. El beneficio obtenido por la venta de estos aviones, por 5.361 millones de pesetas, se registró en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado. El reconocimiento de la parte correspondiente de dicho beneficio en los resultados del ejercicio 1998 ha ascendido a 1.101 millones de pesetas, y se incluye dentro del epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta.

En julio de 1997, el propietario de estos aviones los vendió a tres sociedades, las cuales suscribieron con IBERIA unos nuevos contratos de arrendamiento. Los contratos de arrendamiento firmados en relación con los seis A-320 finalizan en los años 2001, 2002 y 2003 y a la finalización de los mismos, IBERIA podrá prorrogar los contratos de arrendamiento por cinco años más o devolver el avión. Los contratos de arrendamiento firmados en relación con los cinco MD-87 tienen una duración de 96 meses al término de los cuales IBERIA podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de las sociedades consolidadas por integración global durante el ejercicio 1998:

■ FLOTA OPERATIVA 1998

| TIPO DE AVION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | EN PROPIEDAD | EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO | EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO | WET LEASE (a) | TOTAL |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|---------------|-------|
| (a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación de una duración aproximada de un año. Los arrendadores han sido Air Atlanta U.K. Limited, Air Europa, S.A. y Atlas Air Inc.                                                                                                                                                 | B-727        | 28 (b) (c)                  | -                          | -             | 28    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | B-737        | 2                           | 2                          | 3             | 12    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | B-747        | 6                           | -                          | 4 (d)         | 11    |
| (b) Incluye cinco aviones adquiridos en el ejercicio 1998 que se encontraban en arrendamiento operativo hasta el mes de diciembre.                                                                                                                                                                                                    | B-757        | -                           | 1                          | 7             | 14    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | B-767        | -                           | -                          | 2             | 2     |
| (c) Estas cifras no incluyen, cuatro B-727 y tres DC-10 que pertenecían a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Estos aviones se han matriculado en 1998 y están en posición de venta. | A-300        | 6 (e)                       | -                          | -             | 6     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | A-320        | 11                          | 5                          | 6             | 22    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | A-340        | -                           | -                          | 8             | 8     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | DC-8         | -                           | -                          | 2 (f)         | 2     |
| (d) Incluye dos aviones B-747 configurados para carga.                                                                                                                                                                                                                                                                                | DC-9         | 26                          | -                          | -             | 26    |
| (e) No incluye dos aviones que se encuentran inactivos.                                                                                                                                                                                                                                                                               | DC-10        | 4 (c)                       | -                          | -             | 4     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | MD-87        | 17                          | 2                          | 5             | 24    |
| (f) Estos dos aviones han sido arrendados por Iberia en régimen de alquiler operativo a su filial Comgasur, S.A., hasta el mes de noviembre de 1998. En esta fecha Iberia ha comprado y vendido estos aviones para posteriormente arrendarlos en régimen de wet lease.                                                                | MD-88        | 13                          | -                          | -             | 13    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ATR          | 6                           | -                          | 3             | 9     |
| (g) Incluye un avión de Binter Canarias, S.A. alquilado a Binter Mediterráneo, S.A.                                                                                                                                                                                                                                                   | CN-235       | 4 (g)                       | -                          | 1             | 5     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |              | 123                         | 10                         | 36            | 177   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |              |                             |                            | 17            | 186   |

Existe una hipoteca constituida sobre un avión que IBERIA incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1998, a 4.321 millones de pesetas.

Wet Lease

En 1998 IBERIA ha suscrito varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

En marzo de 1998 IBERIA suscribió un acuerdo con Air Europa, S.A. para el arrendamiento de once aviones (seis B-757, tres B-737 y dos B-767) en régimen de wet lease. La duración inicial de estos contratos es de dos años prorrogables anualmente.

Adicionalmente IBERIA ha suscrito un contrato de arrendamiento en régimen de wet-lease con Atlas Air, Inc. para operar dos B-747 (uno de ellos solamente la mitad del año) con configuración de carga. El período de arrendamiento inicial es de cuatro años.

**Gastos de arrendamiento**

Las cuotas devengadas por IBERIA en el ejercicio 1998 en concepto de arrendamiento operativo de los 32 aviones de las flotas B-747, B-757, B-727, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 17.091 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta. El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estas aeronaves, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:

■ **GASTOS DE ARRENDAMIENTO**

| AÑO DE DEVENGO | MILLONES DE DÓLARES U.S.A. |
|----------------|----------------------------|
| 1999           | 114                        |
| 2000           | 89                         |
| 2001 a 2005    | 312                        |
|                | <b>515</b>                 |

**Cobertura de seguros**

La Sociedad dominante y sus sociedades dependientes mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable del mismo al 31 de diciembre de 1998. Asimismo, se mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

**[9] INMOVILIZACIONES FINANCIERAS**

**PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA**

La variación que se ha producido en el ejercicio 1998 en el epígrafe "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado corresponde al efecto de registrar, por una parte la participación en los resultados de las sociedades Iberbus existentes en el ejercicio pasado así como el efecto de las diferencias de cambio, y por otra parte, se ha registrado la participación de IBERIA en el patrimonio de dos nuevas sociedades Iberbus constituidas en el presente ejercicio.

■ **PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA**

MILLONES DE PESETAS

|                                         |              |
|-----------------------------------------|--------------|
| SALDO AL 1 DE ENERO DE 1998             | 2.230        |
| PARTICIPACIÓN EN NUEVAS SOCIEDADES      | 855          |
| PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS             | (175)        |
| DIFERENCIAS DE CAMBIO                   | (186)        |
| <b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998</b> | <b>2.724</b> |

#### GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

Tal y como se indica en la Nota 3, IBERIA ha cedido a Andes Holding B.V. su participación directa, 20% del capital, en Aerolíneas Argentinas, S.A., a cambio de una participación del 8,92% en el capital social de Interinvest, S.A. Asimismo, y en la misma fecha IBERIA ha adquirido un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A. El valor neto contable de la participación en el 10% del capital social de Interinvest, S.A. asciende a 2.828 millones de pesetas y corresponde al importe neto de un coste de 3.428 millones de pesetas registrado en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" y una provisión de 600 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisiones" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

Al 31 de diciembre de 1998, IBERIA tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 11.563 millones de pesetas. El Grupo IBERIA tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.336 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto y mediante garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.

#### VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)

En noviembre de 1996, IBERIA presentó un Plan de Viabilidad para VIASA que no fue aceptado por los representantes de los trabajadores. En enero de 1997 se produjo el cese de las operaciones de VIASA y en marzo de 1998, tras el acuerdo de los accionistas, se presentó la suspensión de pagos de VIASA y se inició el proceso de liquidación de la sociedad.

Como consecuencia del proceso de liquidación, al 31 de diciembre de 1998, el Grupo IBERIA mantiene provisionados todos los saldos (préstamos, intereses y cuentas comerciales) que mantiene con VIASA, a la mencionada fecha.

En diciembre de 1997, y después de la subasta judicial que dio la propiedad de la flota que se indica a IBERIA, se capitalizaron por un valor simbólico cuatro B-727 y tres DC-10 pertenecientes a VIASA que constituían garantía hipotecaria de los préstamos que en su día había otorgado IBERIA. Como consecuencia de esta capitalización, IBERIA procedió a cancelar contra provisiones constituidas los préstamos concedidos e intereses relacionados.

En el ejercicio 1998 estos aviones se han matriculado. Al 31 de diciembre de 1998, los cuatro B-727 están parados en Miami y los tres DC-10 se encuentran en Madrid. En la actualidad se está a la espera de proceder a la venta de estos aviones.

Al 31 de diciembre de 1998 la situación de los saldos que mantiene el Grupo IBERIA con VIASA, adicionales al valor de la participación, es la siguiente:

| ■ SALDO AL 31-12-98   | MILLONES DE PESETAS |           |
|-----------------------|---------------------|-----------|
|                       | COSTE               | PROVISIÓN |
| PRÉSTAMOS E INTERESES | 4.263               | (4.263)   |
| CUENTA CORRIENTE      | 4.850               | (4.850)   |
| TOTAL                 | 9.113               | (9.113)   |

IBERIA dispone de garantías sobre los saldos registrados en relación con préstamos e intereses constituidos por garantías hipotecarias sobre inmuebles y un B-727 de VIASA.

#### AMADEUS GROUP

El valor de la participación de la Sociedad dominante en el patrimonio neto negativo del Grupo "Amadeus Group", por un importe de 10.248 millones de pesetas, aproximadamente, se encuentra contabilizado en la cuenta "Provisiones para responsabilidades" del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

"Amadeus Group" está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A., Amadeus Data Processing KG (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas.

En 1997, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. su participación en Amadeus Data Processing KG por un importe de 156.494.119 marcos alemanes, equivalentes a 13.234 millones de pesetas. Esta operación no supuso ningún efecto en el Grupo IBERIA dado que IBERIA dotó la correspondiente provisión. Esta transacción de venta fue la primera parte de una operación a desarrollar en 1999 por la que en un primer momento todos los accionistas del Grupo Amadeus vendieron su participación en Amadeus Data Processing KG a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. y en un segundo momento, se producirá una ampliación de capital en la sociedad matriz que será ofrecida en Bolsa.

Asimismo, el 21 de septiembre de 1998, IBERIA vendió el 34% de sus marcas SAVIA en España y Portugal a Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por un importe de 3.340 millones de pesetas, habiendo obtenido una plusvalía por 2.365 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta. Esta plusvalía corresponde a la venta efectivamente realizada por el Grupo IBERIA que asciende al 24,07% de las marcas SAVIA en España y Portugal.

"Amadeus-Group", cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, tuvo pérdidas en sus cinco primeros ejercicios como consecuencia de encontrarse en el período de la puesta en marcha inicial de su actividad. En el ejercicio 1998, al igual que el año pasado, "Amadeus Group" ha obtenido beneficios.

CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

Los datos más significativos en relación con el saldo del epígrafe "Créditos a sociedades puestas en equivalencia", concedidos por IBERIA, del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto son:

■ CREDITOS

|                       | MILLONES DE PESETAS | FECHA DE VENCIMIENTO | TIPO DE INTERÉS |
|-----------------------|---------------------|----------------------|-----------------|
| VIASA                 | 4.263               | (a)                  | (a)             |
| IBERBUS ROSALÍA LTD.  | 2.806               | 29-02-2003           | 5%              |
| IBERBUS CONCHA LTD.   | 2.784               | 10-05-2003           | 5%              |
| IBERBUS CHACEL LTD.   | 3.084               | 06-09-2003           | 6%              |
| IBERBUS ARENAL LTD.   | 3.155               | 18-10-2003           | 6%              |
| IBERBUS TERESA LTD.   | 2.853               | 21-10-2004           | 6%              |
| IBERBUS EMILIA LTD.   | 2.865               | 10-11-2004           | 6%              |
| IBERBUS AGUSTINA LTD. | 2.867               | 15-05-2005           | 6%              |
| IBERBUS BEATRIZ LTD.  | 2.876               | 15-06-2005           | 6%              |
| <b>TOTAL</b>          | <b>27.553</b>       |                      |                 |
| <b>PROVISIÓN</b>      | <b>(4.263)</b>      |                      |                 |

(a) Estos créditos están instrumentados en diversos préstamos y pagarés, denominados en dólares U.S.A. A partir de mayo de 1997 Iberia dejó de registrar intereses por estos préstamos dado la irrecuperabilidad de los mismos.

Los créditos otorgados por IBERIA a las sociedades "Iberbus" corresponden a los créditos concedidos a las sociedades arrendadoras de los aviones A-340 (véanse Notas 3 y 8).

**[10] FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN**

El movimiento habido en el ejercicio 1998 en este capítulo del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

■ 1998

|                                         | MILLONES DE PESETAS |
|-----------------------------------------|---------------------|
| SALDO AL 1 DE ENERO DE 1998             | -                   |
| ADICIONES                               | 22.008              |
| AMORTIZACIONES                          | (184)               |
| <b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998</b> | <b>21.824</b>       |

Las adiciones corresponden, tal y como se ha señalado en la Nota 6-a, a la diferencia positiva entre el valor pagado por IBERIA por la adquisición del 67% de Aviación y Comercio, S.A. y su correspondiente valor teórico-contable al 31 de diciembre de 1997.

Los Administradores de IBERIA, acogiéndose a la ley 37/1998 que modifica el artículo 194 de la ley de Sociedades Anónimas, han optado por amortizar de forma lineal este fondo de comercio en 20 años (ver Nota 6-a) habiendo iniciado el período de amortización en la fecha de adquisición (10 de noviembre de 1998).

Los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. estiman que el flujo de beneficios futuros que Aviación y Comercio, S.A. va a obtener en los próximos 20 años es el siguiente:

■ ESTIMACION FLUJO BENEFICIOS FUTUROS DE AVIACION Y COMERCIO, S.A.

| AÑO  | MILLONES DE PESTEAS |
|------|---------------------|
| 1999 | 2.377               |
| 2000 | 2.496               |
| 2001 | 2.621               |
| 2002 | 2.752               |
| 2003 | 2.889               |

Y a partir del año 2004 las estimaciones de los años siguientes se mantienen en el mismo entorno.

**[11] INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES**

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto es el siguiente:

■ INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

MILLONES DE PESETAS

|                                          |               |
|------------------------------------------|---------------|
| IMPOSICIONES A CORTO PLAZO               | 71.212        |
| DEUDA PÚBLICA                            | 19.322        |
| DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO        | 1.888         |
| INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS           | 1.363         |
| OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES | 4.793         |
| OTROS                                    | 1.151         |
|                                          | <b>99.729</b> |

La rentabilidad media de las imposiciones a corto plazo al 31 de diciembre de 1998 era del 4,35%.

La deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, al 31 de diciembre de 1998, tenían una rentabilidad media del 4,49%.

**[12] FONDOS PROPIOS**

Al 31 de diciembre de 1998 el capital social de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. estaba compuesto por 882.512.019 acciones nominativas de 130 pesetas de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1998, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con una participación del 93,86%.

El movimiento habido en los "Fondos propios" consolidados durante el ejercicio 1998  
ha sido el siguiente:

| <b>FONDOS PROPIOS</b>                                                                      |                     |                              |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                                            | CAPITAL<br>SUSCRITO | RESERVA DE<br>REVALORIZACIÓN | PÉRDIDAS DE<br>EJERCICIOS<br>ANTERIORES |
| SALDOS AL 1 DE ENERO DE 1998                                                               | 114.727             | 15.447                       | (42.284)                                |
| DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS<br>CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 1997                          | -                   | -                            | 11.028                                  |
| APLICACIÓN RESERVAS DE REVALORIZACIÓN                                                      | -                   | (15.447)                     | 15.447                                  |
| BENEFICIOS DEL EJERCICIO 1998, SEGÚN CUENTA<br>DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA ADJUNTA | -                   | -                            | -                                       |
| OTROS MOVIMIENTOS                                                                          | -                   | -                            | -                                       |
| <b>SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998</b>                                                   | <b>114.727</b>      | <b>-</b>                     | <b>(15.809)</b>                         |

RESERVA DE REVALORIZACIÓN

Con fecha 22 de enero de 1998 la Administración Tributaria comprobó y aceptó el saldo del epígrafe "Reserva de revalorización" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto correspondiente a IBERIA, por lo que, de acuerdo con la legislación vigente, la Junta General Ordinaria de Accionistas de fecha 27 de junio de 1998, acordó la aplicación de la mencionada reserva a la compensación de "Pérdidas de ejercicios anteriores".

OTROS ASPECTOS

Con fecha 27 de junio de 1998, la Junta General Ordinaria de Accionistas de IBERIA aprobó destinar los beneficios del ejercicio 1997 a compensar parte del saldo de la cuenta de "Pérdidas de ejercicios anteriores".

MILLONES DE PESETAS

| RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL | RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA | DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN | (PÉRDIDAS) BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE | TOTAL          |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 3.718                                                      | (1.504)                                        | (232)                     | 14.904                                                                  | 104.776        |
| 1.329                                                      | 2.547                                          | -                         | (14.904)                                                                | -              |
| -                                                          | -                                              | -                         | -                                                                       | -              |
| -                                                          | -                                              | -                         | 53.025                                                                  | 53.025         |
| -                                                          | -                                              | 346                       | -                                                                       | 346            |
| <b>5.047 (a)</b>                                           | <b>1.043</b>                                   | <b>114</b>                | <b>53.025</b>                                                           | <b>158.147</b> |

El valor incluye acciones de Iberia con un importe de 7 millones de pesetas que constituyen reservas de carácter transitorio.

RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL Y POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades consolidadas por integración global" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto es el siguiente:

■ AL 31-12-1998

| SOCIEDAD                                        | MILLONES DE PESETAS |
|-------------------------------------------------|---------------------|
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                       | 4.404               |
| BÍTER CANARIAS, S.A.                            | (3.377)             |
| BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.                        | (6.155)             |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.         | 109                 |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.                          | 831                 |
| CARGOSUR, S.A.                                  | (703)               |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                       | 100                 |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.      | (8.828)             |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. | 438                 |
| <b>TOTAL</b>                                    | <b>(13.181)</b>     |
| AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN                        | 18.228              |
| <b>TOTAL</b>                                    | <b>5.047</b>        |

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

■ AL 31-12-1998

|                                                                                                                                               | MILLONES DE PESETAS |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS<br>PERMANENTES EN IBERIA, DE EMPRESAS DEPENDIENTES<br>REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES | 19.089              |
| ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES                                                                                   | (861)               |
| <b>TOTAL</b>                                                                                                                                  | <b>18.228</b>       |

El desglose del epígrafe "Reservas en Sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto es el siguiente:

■ AL 31-12-1998

| SOCIEDAD                                   | MILLONES DE PESETAS |
|--------------------------------------------|---------------------|
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. | (15.547)            |
| AMADEUS GROUP                              | (113)               |
| IBERBUSES                                  | (355)               |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>(16.015)</b>     |
| AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN                   | 17.058              |
| <b>TOTAL</b>                               | <b>1.043</b>        |

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

■ AL 31-12-1998

|                                                                                                                                               | MILLONES DE PESETAS |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS<br>PERMANENTES EN IBERIA, DE EMPRESAS DEPENDIENTES<br>REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES | 17.058              |

OTROS ASPECTOS

Las reservas restringidas de la sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 1998 ascienden a 7.859 millones de pesetas (6.239 millones de pesetas por reservas de revalorización y 1.620 millones de pesetas por reservas legales).

Las sociedades del Conjunto consolidable, a excepción de IBERIA, no han recibido la comprobación y aceptación por parte de la Administración Tributaria de los saldos de sus respectivas reservas de revalorización, por lo que dichas reservas tienen carácter de indisponible hasta que la Administración Tributaria haya comprobado y aceptado las mencionadas reservas o haya prescrito el plazo de 3 años para su comprobación.

Al 31 de diciembre de 1998, las pérdidas acumuladas han reducido los fondos propios de Interinvest, S.A. y Binter Mediterráneo, S.A. a un importe inferior a la mitad de sus capitales sociales respectivos. Estas sociedades están evaluando actualmente diversas acciones para restablecer sus equilibrios patrimoniales de acuerdo con los plazos establecidos en las legislaciones respectivas.

Asimismo, al 31 de diciembre de 1998, las pérdidas acumuladas han reducido los fondos propios de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. por debajo de los dos tercios del capital social. No obstante, tal y como se señala en la Nota 2, la Dirección del Grupo ha decidido cesar las operaciones de esta sociedad habiendo presentado el oportuno expediente.

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 1998 son las siguientes:

AL 31-12-1998

| SOCIEDAD                                 | PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN | SOCIEDAD PARTICIPADA                           |
|------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------|
| MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.                 | 25,00                       | COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.        |
| AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A. | 34,00                       | SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. |
| GRUPO SWISS-AIR                          | 30,00                       | IBER-SWISS CATERING, S.A.                      |
| AIR FRANCE                               | 29,20                       | AMADEUS GROUP                                  |
| LUFTHANSA                                | 29,20                       | AMADEUS GROUP                                  |
| SYSTEM ONE                               | 12,40                       | AMADEUS GROUP                                  |
| FONDO DE INVERSIÓN VENEZOLANO            | 40,00                       | VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.     |
| BANCO PROVINCIAL                         | 15,00                       | VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.     |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS CONCHA LTD.                            |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS ROSALÍA LTD.                           |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS CHACEL LTD.                            |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS ARENAL LTD.                            |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS TERESA LTD.                            |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS EMILIA LTD.                            |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS AGUSTINA LTD.                          |
| AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES     | 60,00                       | IBERBUS BEATRIZ LTD.                           |
| ANDES HOLDING, B.V.                      | 80,00                       | INTERINVEST                                    |

### [13] SOCIOS EXTERNOS

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado el 31 de diciembre de 1998 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

■ AL 31-12-1998

|                                                | MILLONES DE PESETAS                        |                           |                           |                                         |                                                | TOTAL      |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|------------|
|                                                | VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. | AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. | IBER-SWISS CATERING, S.A. | COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. | SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. |            |
| SALDO AL 1 DE ENERO DE 1998                    | 9                                          | 16.869                    | 298                       | 74                                      | 1                                              | 17.251     |
| COMPRA DE PARTICIPACIONES                      | -                                          | (16.852)                  | -                         | -                                       | -                                              | (16.852)   |
| VENTA DE PARTICIPACIONES                       | -                                          | -                         | -                         | -                                       | 153                                            | 153        |
| PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DEL EJERCICIO 1998 | (6)                                        | 2                         | 80                        | 13                                      | 57                                             | 146        |
| <b>SALDO AL 31-12-1998</b>                     | <b>3</b>                                   | <b>19</b>                 | <b>378</b>                | <b>87</b>                               | <b>211</b>                                     | <b>698</b> |

La composición del epígrafe "Socios externos" al 31 de diciembre de 1998 es la siguiente:

■ AL 31-12-1998

|                                                | MILLONES DE PESETAS |            |                            |                             | TOTAL      |
|------------------------------------------------|---------------------|------------|----------------------------|-----------------------------|------------|
|                                                | CAPITAL SOCIAL      | RESERVAS   | RESERVAS DE REVALORIZACIÓN | PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS |            |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.     | 13 (a)              | (7)        | 3                          | (6)                         | 3          |
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                      | 5                   | 9          | 3                          | 2                           | 19         |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                      | 150                 | 78         | 70                         | 80                          | 378        |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO-EXPRES, S.A.        | 8                   | 66         | -                          | 13                          | 87         |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. | 48                  | 106        | -                          | 57                          | 211        |
| <b>SALDO AL 31-12-1998</b>                     | <b>224</b>          | <b>252</b> | <b>76</b>                  | <b>146</b>                  | <b>698</b> |

(a) En el ejercicio 1998 Iberia realizó una aportación de 2.500 millones de pesetas con la finalidad de compensar pérdidas. Dado que los accionistas minoritarios no realizaron aportación alguna, no se está considerando dicho importe en el cálculo de socios externos.

### [14] PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

Este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

| <i>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</i>                 |                     |
|----------------------------------------------------------|---------------------|
|                                                          | MILLONES DE PESETAS |
| PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 6-M)                    | 18.558              |
| PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 6-O) | 53.831              |
| PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES (NOTA 6-F)           | 23.705              |
| PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 6-P)              | 64.236              |
| <b>TOTAL</b>                                             | <b>160.330</b>      |

#### PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

El movimiento registrado en el ejercicio 1998 en esta cuenta incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado adjunto ha sido el siguiente:

| <i>PROVISION PARA RESPONSABILIDADES</i> |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
|                                         | MILLONES DE PESETAS |
| SALDO AL 01-01-98                       | 66.163              |
| DOTACIONES DEL EJERCICIO                | 14.002              |
| APLICACIONES EN EL EJERCICIO            | (16.582)            |
| TRASPASOS                               | 653                 |
| <b>SALDO AL 31-12-98</b>                | <b>64.236</b>       |

En el importe correspondiente a la dotación registrada en el ejercicio, se incluyen 10.000 millones de pesetas para completar una provisión por importe de 20.000 millones de pesetas que corresponde a costes de reestructuración que los Administradores de IBERIA han estimado que se incurrirán en los próximos años como consecuencia de las medidas incluidas en el Plan Director del Grupo IBERIA.

La dotación del ejercicio por este concepto se ha registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta.

Las aplicaciones del ejercicio incluyen 6.550 millones de pesetas que se han registrado como ingresos extraordinarios del ejercicio al eliminarse el riesgo para el que se había constituido la provisión en ejercicios anteriores y el resto, 10.032 millones de pesetas corresponden, básicamente, a provisiones aplicadas a su finalidad.

### [15] DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 1998, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

| AL 31-12-1998        | MILLONES DE PESETAS        |              |               |               |              | AÑOS SIGUIENTES |
|----------------------|----------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|-----------------|
|                      | DEUDAS CON VENCIMIENTO EN: |              |               |               |              |                 |
|                      | 1999                       | 2000         | 2001          | 2002          | 2003         |                 |
| <b>DEUDA:</b>        |                            |              |               |               |              |                 |
| PRÉSTAMOS EN PESETAS | 12.546                     | 2.084        | 2.381         | 1.717         | 2.898        | 3.671           |
| PRÉSTAMOS EN DIVISA: |                            |              |               |               |              |                 |
| YEN                  | 376                        | 468          | 3.542         | 1.502         | 1.736        | -               |
| E.C.U.               | 816                        | 816          | 816           | 816           | 816          | 4.691           |
| DÓLAR U.S.A.         | 25.458                     | 2.937        | 14.213        | 5.276         | 2.544        | 3.096           |
| MARCO ALEMÁN         | 1.354                      | 1.153        | 1.158         | 1.188         | 1.219        | 6.595           |
|                      | <b>40.550</b>              | <b>7.458</b> | <b>22.110</b> | <b>10.499</b> | <b>9.213</b> | <b>18.053</b>   |

Durante 1998, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 7,52% para los préstamos en pesetas y del 6,63% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

### [16] OPERACIONES DE FUTURO

IBERIA mantiene una política de gestión activa de los riesgos derivados de la fluctuación de los tipos de cambio e interés, y del precio de combustible.

Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de pérdidas y ganancias, se realizan operaciones de cobertura. A continuación se presenta el desglose de valores nominales por tipos de productos derivados para cobertura que mantiene IBERIA al 31 de diciembre de 1998:

| AL 31-12-1998                                                          | MILLONES DE PESETAS |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES</b>                           |                     |
| OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO                           |                     |
| CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)                             | 13.365              |
| OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS                  |                     |
| IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)                    | 7.573               |
| <b>COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS</b>                                     |                     |
| OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO Y DE TIPO DE INTERÉS (a)  |                     |
| CROSS CURRENCY INTEREST RATE SWAPS (PERMUTAS FINANCIERAS Y DE DIVISAS) | 28.324              |
| OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO (a)                       |                     |
| CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)                             | 73.062              |
| OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA                                         |                     |
| OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE (b)                 | 78.684              |

(a) Permutas de las rentas de arrendamientos operativos en dólares o divisas excedentarias (libras esterlinas y francos suizos), para un período medio de cuatro años.

(b) Durante 1998 Iberia ha ampliado el horizonte de coberturas de precio de combustible de aviación a tres años.

### [17] SITUACIÓN FISCAL

El Impuesto sobre Sociedades de cada sociedad consolidada por integración global se calcula en función del resultado económico o contable, que no necesariamente ha de coincidir con su resultado fiscal, entendido éste como la base imponible del impuesto.

La conciliación del resultado contable consolidado de las sociedades integradas en el grupo de consolidación fiscal de los ejercicios 1998 con las bases imponibles del Impuesto de Sociedades es como sigue:

| 1998                                                     |            |              |               |
|----------------------------------------------------------|------------|--------------|---------------|
| MILLONES DE PESETAS                                      |            |              |               |
|                                                          | AUMENTO    | DISMINUCIÓN  | IMPORTE       |
| BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO<br>(ANTES DE IMPUESTOS) | -          | -            | 65.822        |
| DIFERENCIAS PERMANENTES                                  | 88         | (285)        | (197)         |
| DIFERENCIAS TEMPORALES :                                 |            |              |               |
| CON ORIGEN EN EL EJERCICIO                               | 29.057 (a) | (6.889)      | 22.168        |
| CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES                      | 63         | (14.526) (b) | (14.463)      |
| BASE IMPONIBLE<br>(ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)    |            |              | 73.330        |
| AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN :                               |            |              |               |
| DIFERENCIAS PERMANENTES                                  | 2.315      | (1.520)      | 795           |
| <b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>                 |            |              | <b>74.125</b> |

(a) Este importe corresponde, principalmente, a provisiones para pensiones, provisiones para costes previstos de reestructuración y provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas.

(b) Este importe corresponde, básicamente, a provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones, otros compromisos con el personal y provisiones para flota.

El gasto por Impuesto sobre Sociedades consolidado registrado en el ejercicio 1998, 12.796 millones de pesetas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

| 1998                                                                                                           |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| MILLONES DE PESETAS                                                                                            |               |
| APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35%<br>A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES | 23.247        |
| MÁS / (MENOS):                                                                                                 |               |
| 7% DE LAS BASES IMPONIBLES NEGATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES<br>COMPENSADAS EN EL EJERCICIO                   | (3.870)       |
| DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN E INVERSIONES                                                                 | (2.005)       |
| REVERSIÓN DE PROVISIONES SOBRE IMPUESTOS ANTICIPADOS<br>REGISTRADOS EN EJERCICIOS ANTERIORES                   | (4.272)       |
| OTROS CONCEPTOS                                                                                                | (304)         |
| <b>IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>                                                                               | <b>12.796</b> |

El 7% de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores compensadas en el ejercicio corresponde, principalmente, a la diferencia entre el tipo impositivo del Impuesto sobre Sociedades (35%) y el 28% que las sociedades consolidadas obtenían de SEPI por la aportación de sus bases imponibles negativas a la consolidación fiscal.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Otros deudores a largo plazo", "Otras deudas no comerciales" y "Otros acreedores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

| AL 31-12-1998                                                                                    | MILLONES DE PESETAS          |                                       |                   |                                         |                                      |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|
|                                                                                                  | DEUDORES<br>A CORTO<br>PLAZO | OTROS<br>DEUDORES<br>A LARGO<br>PLAZO | TOTAL<br>DEUDORES | OTROS<br>ACREEDORES<br>A LARGO<br>PLAZO | OTRAS<br>DEUDAS<br>NO<br>COMERCIALES | TOTAL<br>ACREEDORES |
| BASE IMPONIBLE POSITIVA<br>CORRESPONDIENTE<br>AL EJERCICIO                                       | 550                          | -                                     | 550               | -                                       | 15.094                               | 15.094              |
| BASE IMPONIBLE NEGATIVA<br>PENDIENTE DE COMPENSAR,<br>CORRESPONDIENTE A<br>EJERCICIOS ANTERIORES | -                            | -                                     | -                 | -                                       | -                                    | -                   |
| DIFERENCIAS TEMPORALES<br>ORIGINADAS EN EL EJERCICIO                                             | 5.673                        | 4.802                                 | 10.475            | 2.535                                   | -                                    | 2.535               |
| DIFERENCIAS TEMPORALES<br>PENDIENTES DE APLICAR,<br>ORIGINADAS EN EJERCICIOS<br>ANTERIORES       | 2.163                        | 30.134                                | 32.297            | 538                                     | -                                    | 538                 |
| <b>TOTAL</b>                                                                                     | <b>8.386</b>                 | <b>34.936</b>                         | <b>43.322</b>     | <b>3.073</b>                            | <b>15.094</b>                        | <b>18.167</b>       |

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1998 es el siguiente:

| AÑO DE RECUPERACION | MILLONES DE PESETAS |
|---------------------|---------------------|
| 2000                | 5.258               |
| 2001                | 5.100               |
| 2002 Y SIGUIENTES   | 24.578              |
|                     | <b>34.936</b>       |

Los Administradores de las sociedades del grupo fiscal consolidado estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a 10 años.

La legislación española en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones y, hasta abril de 1992, la creación de empleo. Las sociedades consolidadas españolas se han acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 144 millones de pesetas en el ejercicio 1998 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1998 las sociedades del Conjunto Consolidable han utilizado 1.922 millones de pesetas de las deducciones pendientes de ejercicios anteriores así como los acreditados en el presente ejercicio. El importe de las deducciones pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 1998 asciende a 280 millones de pesetas, y sus plazos máximos de compensación son los siguientes:

■ **PLAZOS MÁXIMOS DE COMPENSACION**

| AÑO DE ORIGEN | MILLONES DE PESETAS | PERÍODO MÁXIMO DE COMPENSACIÓN |
|---------------|---------------------|--------------------------------|
| 1994          | 280                 | 1999                           |

En enero de 1997, las autoridades tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1992 a 1995 para todos los impuestos que le son de aplicación a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Si bien por la inspección relativa al Impuesto sobre Sociedades se han levantado actas provisionales sin liquidación que confirman los datos declarados por IBERIA, como resultado de la inspección, se levantaron actas firmadas en conformidad por importes poco significativos y actas firmadas en disconformidad sobre las que los Administradores de IBERIA no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1998.

**[18] INGRESOS Y GASTOS**

*A) IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS*

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Conjunto consolidable en los ejercicios 1998 y 1997 es como sigue:

| ■ <b>POR ACTIVIDADES</b>                                  | MILLONES DE PESETAS |                |
|-----------------------------------------------------------|---------------------|----------------|
|                                                           | 1998                | 1997           |
| INGRESOS POR PASAJE                                       | 513.729             | 469.271        |
| INGRESOS POR CARGA                                        | 37.439              | 39.095         |
| OTROS INGRESOS DE PASAJE Y CARGA                          | 15.247              | 8.896          |
| HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTOS) | 36.566              | 40.613         |
| ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS                     | 17.905              | 14.539         |
| OTROS INGRESOS                                            | 24.074              | 19.523         |
| <b>TOTAL</b>                                              | <b>644.960</b>      | <b>591.937</b> |

**INGRESOS POR PASAJE**

La distribución por redes de los ingresos por pasaje de los ejercicios 1998 y 1997 es la siguiente:

| ■ <b>POR REDES</b>     | MILLONES DE PESETAS |                |
|------------------------|---------------------|----------------|
|                        | 1998                | 1997           |
| NACIONAL Y EUROPEA     | 372.912             | 338.237        |
| ATLÁNTICO              | 120.618             | 110.708        |
| EXTREMO ORIENTE        | 12.074              | 12.514         |
| ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO | 8.125               | 7.812          |
| <b>TOTAL</b>           | <b>513.729</b>      | <b>469.271</b> |

ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS

Dentro de este apartado se incluyen los ingresos por la prestación de servicios de mantenimiento de aeronaves a otras compañías aéreas.

**b) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN**

El epígrafe "Otros ingresos de explotación" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas presenta la siguiente composición:

| CONCEPTOS               | MILLONES DE PESETAS |               |
|-------------------------|---------------------|---------------|
|                         | 1998                | 1997          |
| INGRESOS POR COMISIONES | 9.646               | 8.060         |
| INGRESOS POR ALQUILERES | 6.860               | 6.008         |
| OTROS INGRESOS DIVERSOS | 3.868               | 3.573         |
|                         | <b>20.374</b>       | <b>17.641</b> |

**c) INGRESOS EXTRAORDINARIOS**

Este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta incluye, principalmente, las siguientes transacciones:

| INGRESOS EXTRAORDINARIOS                                          |  | MILLONES DE PESETAS |
|-------------------------------------------------------------------|--|---------------------|
| DEUDA AENA 1997                                                   |  | 2.384               |
| RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES                |  | 6.550               |
| RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGO |  | 1.433               |
| OTROS                                                             |  | 679                 |
| <b>TOTAL</b>                                                      |  | <b>11.046</b>       |

AENA

En la actualidad siguen pendientes de resolución por parte de los Tribunales, reclamaciones de IBERIA ante AENA, por importe de 6.366 millones de pesetas y hasta la fecha todas las resoluciones han sido favorables a IBERIA, no existiendo ninguna reclamación de AENA ante IBERIA.

**d) APROVISIONAMIENTOS**

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas presenta la siguiente composición:

| APROVISIONAMIENTOS            |               | MILLONES DE PESETAS |
|-------------------------------|---------------|---------------------|
|                               | 1998          | 1997                |
| COMBUSTIBLE DE AVIONES        | 59.261        | 60.265              |
| REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA | 17.212        | 12.877              |
| MATERIAL DE MAYORDOMÍA        | 6.517         | 5.290               |
| OTROS APROVISIONAMIENTOS      | 5.226         | 6.335               |
|                               | <b>88.216</b> | <b>84.767</b>       |

**E) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL**

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas es el siguiente:

| ■ GASTOS DE PERSONAL           | MILLONES DE PESETAS |                |
|--------------------------------|---------------------|----------------|
|                                | 1998                | 1997           |
| SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS | 151.372             | 146.938        |
| CARGAS SOCIALES                | 45.671              | 43.514         |
|                                | <b>197.043</b>      | <b>190.452</b> |

El número de empleados del Conjunto Consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 1998 y 1997, ha sido el siguiente:

| ■ EMPLEADOS                           | NÚMERO DE EMPLEADOS |               |
|---------------------------------------|---------------------|---------------|
|                                       | 1998                | 1997          |
| <b>TIERRA:</b>                        |                     |               |
| GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS | 1.346               | 1.429         |
| CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO         | 6.907               | 6.156         |
| OTROS                                 | 11.792              | 12.066        |
|                                       | <b>20.045</b>       | <b>19.651</b> |
| <b>VUELO:</b>                         |                     |               |
| PILOTOS                               | 1.735               | 1.713         |
| OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO           | 230                 | 243           |
| TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS    | 3.816               | 3.690         |
|                                       | <b>5.781</b>        | <b>5.646</b>  |
|                                       | <b>25.826</b>       | <b>25.297</b> |

**F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN**

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas adjuntas es la siguiente:

| ■ OTROS GASTOS DE EXPLOTACION                 | MILLONES DE PESETAS |                |
|-----------------------------------------------|---------------------|----------------|
|                                               | 1998                | 1997           |
| GASTOS COMERCIALES                            | 72.739              | 60.169         |
| TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO            | 40.753              | 50.076         |
| MANTENIMIENTO (a)                             | 28.500              | 21.910         |
| AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y OTRAS COMUNICACIONES | 33.127              | 23.748         |
| ALQUILER FLOTA AÉREA (VEASE NOTA 8)           | 45.858              | 29.473         |
| OTROS                                         | 78.044              | 69.277         |
|                                               | <b>299.021</b>      | <b>254.653</b> |

(a) Incluye los gastos de mantenimiento y la dotación a los provisiones para grandes reparaciones.

g) GASTOS EXTRAORDINARIOS

La composición del epígrafe "Gastos Extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta, es la siguiente:

| <b>GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>                    |  | MILLONES DE PESETAS |
|--------------------------------------------------|--|---------------------|
| DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES |  | 11.780              |
| OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS                     |  | 1.380               |
|                                                  |  | <b>13.160</b>       |

**[19] APORTACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS**

La aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados de los ejercicios 1998 y 1997 es la siguiente:

|                                                      | MILLONES DE PESETAS             |               |
|------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------|
|                                                      | BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)<br>1998 | 1997          |
| IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.                | 47.761                          | 9.852         |
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                            | 2.413                           | 1.070         |
| BINTER CANARIAS, S.A.                                | 1.268                           | 332           |
| BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.                            | (397)                           | (372)         |
| COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.              | 39                              | 35            |
| CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.                               | 191                             | 251           |
| CARGOSUR, S.A.                                       | 80                              | (119)         |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                            | 185                             | 53            |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.           | (1.108)                         | (1.586)       |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.      | 180                             | 269           |
| AMADEUS GROUP (a)                                    | 2.587                           | 5.474         |
| VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (b)       | -                               | -             |
| IBERBUS CONCHA, LTD.                                 | 3                               | (67)          |
| IBERBUS ROSALÍA, LTD.                                | 3                               | (58)          |
| IBERBUS CHACEL, LTD.                                 | (35)                            | (103)         |
| IBERBUS ARENAL, LTD.                                 | (63)                            | (127)         |
| IBERBUS TERESA, LTD.                                 | (40)                            | -             |
| IBERBUS EMILIA, LTD.                                 | (32)                            | -             |
| IBERBUS AGUSTINA, LTD.                               | (9)                             | -             |
| IBERBUS BEATRIZ LTD.                                 | (1)                             | -             |
| <b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b> | <b>53.025</b>                   | <b>14.904</b> |

(a) Este grupo ha aportado por una parte unos beneficios de la propia actividad del ejercicio de 2.587 millones de pesetas. No obstante la cancelación de diversos fondos de comercio generados en el Grupo Amadeus como consecuencia de las operaciones descritas en las Notas 2 y 9 genera unos pérdidas adicionales que reducen el valor de la participación.

(b) Tal y como se describe en la Nota 3 no se ha podido obtener ningún estado financiero reciente de esta sociedad.

El desglose de los epígrafes "Beneficios atribuidos a socios externos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1998 y 1997 adjuntas es el siguiente:

| SOCIEDAD                                       | MILLONES DE PESETAS             |              |
|------------------------------------------------|---------------------------------|--------------|
|                                                | BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)<br>1998 | 1997         |
| AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.                      | 2                               | 2.178        |
| COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.        | 13                              | 13           |
| IBER-SWISS CATERING, S.A.                      | 80                              | 23           |
| VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.     | (6)                             | (9)          |
| SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. | 57                              | 1            |
| <b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS</b> | <b>146</b>                      | <b>2.206</b> |

## [20] EFECTO 2000

El impacto del problema del año 2000 presenta en el caso de la aviación un problema realmente significativo por sus implicaciones sobre el funcionamiento eficiente y regular del transporte aéreo internacional.

Desde el primer semestre de 1997, el Grupo IBERIA está tomando las medidas oportunas para hacer frente a la problemática del año 2000 habiendo establecido un plan para evaluar todos los sistemas y subsanar los posibles problemas.

Por otra parte, las organizaciones internacionales coordinadoras del transporte aéreo internacional como IATA (International Air Transport Association) e ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional) han elaborado normas de conformidad estándar e internacional. En concreto, IATA ha desarrollado una metodología estándar para evaluar la conformidad año 2000 e identificar áreas problemáticas entre los proveedores de servicios de tráfico aéreo. Asimismo, IATA junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) ha colaborado en el desarrollo de un estándar para evaluar el funcionamiento de los aeropuertos. Los resultados de ambos estudios se han compartido con las compañías aéreas integrantes de IATA siendo las sociedades consolidadas cuya actividad se centra en el negocio aéreo miembros de esta asociación.

En relación con la seguridad de los aviones, los proveedores relacionados como The Boeing Company, Airbus Industrie, Honeywell, entre otros, han establecido proyectos año 2000 que permiten concluir que el año 2000 no representa ninguna amenaza para el funcionamiento seguro de los aviones.

Para el resto de sistemas de información implicados en la actividad aérea (tanto internos como externos), el Grupo IBERIA está llevando a cabo el plan diseñado, por lo que espera poder hacer frente al año 2000 sin que se produzca ningún problema significativo. En relación con los costes asociados, en 1997 IBERIA dotó una provisión por importe de 1.000 millones de pesetas. Durante el ejercicio 1998 IBERIA ha utilizado un importe de 433 millones de pesetas, habiendo estimado al cierre del ejercicio unos costes pendientes de 4.000 millones de pesetas que se han dotado en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1998 adjunta, habiéndose registrado la correspondiente provisión en el epígrafe "Deudas por compras o prestaciones de servicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

### **[21] RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 1998 por los miembros del Consejo de Administración de IBERIA ascendió a 122 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1998 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de IBERIA, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

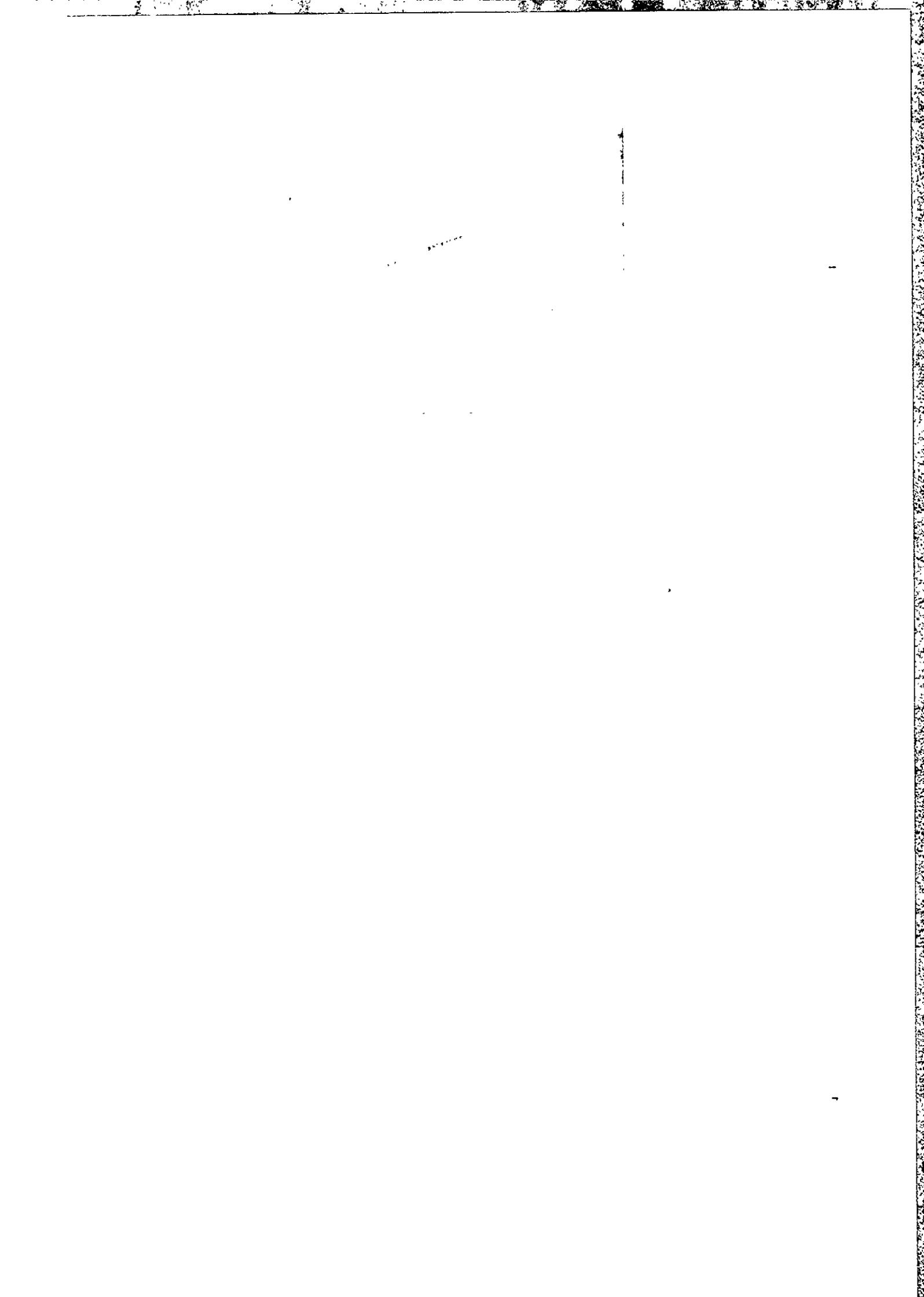
**informe anual**  
**1 9 9 8**

**INFORME DE GESTIÓN**  
**CONSOLIDADO**

LA PRESENTE PUBLICACION INCLUYE, DEBIDO A SU EXTENSION, UN EXTRACTO DEL INFORME DE GESTION.  
EL TEXTO INTEGRO SE HAYA DEPOSITADO EN EL REGISTRO MERCANTIL DE MADRID.



GRUPO IBERIA



## [1] ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

El año 1998, previo a la privatización de la compañía IBERIA, ha supuesto un avance muy importante en la consecución de los objetivos estratégicos fijados en el Plan Director, a pesar de las dificultades que para el crecimiento ha supuesto la restricción en el uso de los recursos y de las infraestructuras.

Los resultados del ejercicio antes de impuestos de IBERIA se han situado en 62.801 millones de pesetas, cuatro veces los alcanzados el año anterior, lo que ha permitido conseguir una rentabilidad sobre fondos propios del 34%, sensiblemente por encima de los objetivos del Plan. Esta misma magnitud ha ascendido a 65.967 millones de pesetas en el caso del Grupo IBERIA.

La privatización será el elemento de más relevancia para la compañía durante los primeros meses de 1999. La primera fase de la misma, correspondiente a la venta a socios industriales (American Airlines y British Airways) se formalizará en febrero de 1999 con la adquisición de un 10% del capital entre ambas compañías; el segundo tramo, correspondiente a la venta a socios institucionales -bancos, constructoras, etc.- y que equivale a una participación del 30% se encuentra en fase de desarrollo por SEPI para elegir a aquellos socios que garanticen estabilidad en el accionariado. El proceso culminará con la salida a Bolsa del 54% restante en el tercer cuatrimestre de 1999, ya que un 6% corresponde a los empleados de la compañía.

Dentro de un comportamiento del mercado favorable, la actividad en este ejercicio se ha visto obstaculizada en el caso de IBERIA por ciertas limitaciones en la producción, ya que a pesar de la integración de la política comercial del Grupo y la programación conjunta, desarrolladas ambas durante 1997 de acuerdo con lo aprobado en el Plan Director, que pretendía optimizar la utilización de recursos, no se ha podido incrementar la actividad del operador IBERIA con recursos propios, debido a las dificultades que para la mejora en la productividad de las tripulaciones técnicas ha supuesto la negociación del Convenio Colectivo finalizada en octubre. Así, la producción del operador IBERIA ha sido un 6% inferior al año anterior. Por otra parte, Aviaco ha aumentado sus horas bloque cerca de un 4%, y el conjunto de ambas situaciones ha obligado a la compañía a recurrir con mucho mayor peso que en 1997 a contratar flota en régimen de wet-lease fuera del Grupo, concretamente a formalizar con Air Europa en el mes de marzo un acuerdo para el alquiler estable de 11 aviones (2 de largo radio y 9 de corto y medio), con tripulaciones técnicas incluidas.

En este ejercicio se han firmado convenios con algunos colectivos que integran la plantilla de IBERIA, iniciándose el ejercicio con la firma del Convenio de Tierra, vigente hasta el año 1999, y en octubre de 1998 se alcanzó el acuerdo IBERIA-SEPLA sobre el VI Convenio Colectivo con vigencia hasta el año 2000, en el que se mantienen las medidas de productividad existentes y se adoptan nuevas, incorporándose la figura del copiloto de relevo, se incrementan los límites de horas y los días de actividad, y se acuerda la contratación entre 1998 y 1999 de 220 nuevos pilotos, lo que permitirá romper las limitaciones con las que el operador IBERIA se ha encontrado en este ejercicio, para alcanzar previsiblemente una producción de 324.000 horas bloque en 1999 y superar las 360.000 en el año 2000. Con el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros está en proceso de negociación su convenio colectivo.

En los primeros meses de 1998 se firmó el Plan de flota más ambicioso de la historia de la compañía por un importe superior a 600.000 millones de Ptas., que apuesta por un futuro en plena expansión, especialmente en aquel mercado en el cual se pretende reforzar la condición de líder: el mercado Europa-Latinoamérica. Este plan no sólo supone una importante labor de modernización de flota, sino que supondrá un ahorro en costes operativos y de formación, debido a la homogeneización de la mayor parte de la flota en las distintas familias Airbus, lo cual se materializará en menores gastos de mantenimiento y repuestos, combustible de aviones, con las consiguientes ventajas medioambientales, y reduciendo el coste de formación de los pilotos y auxiliares, permitiendo la intercambiabilidad de los tripulantes entre flotas, con el consiguiente incremento adicional de la productividad.

El plan contempla la incorporación de 92 aviones de corto y medio (52 en firme y 40 en opción de compra), así como 11 para rutas de largo radio (6 en firme y 5 opciones), bajo diferentes opciones: propiedad pura, leasing financiero, leasing operativo y otras fórmulas de financiación.

Los nuevos acuerdos laborales y la disponibilidad de la nueva flota permitirán abordar los objetivos estratégicos establecidos para 1999, con la ventaja de que la flexibilidad introducida en la firma de estos Convenios para el uso del wet-lease, así como en las opciones de compra incluidas en el plan de flota acordado, permiten decisiones sobre el mantenimiento o modificación de los planes comerciales, en base a variaciones de demanda imprevistas de los mercados, con un menor lastre de costes fijos.

El potencial de crecimiento del aeropuerto de Madrid-Barajas, cuya tercera pista se inauguró el pasado noviembre y donde han continuado durante el ejercicio 1998 las obras de modernización y ampliación del mismo, y para el que están planeadas otras cuarta y quinta pistas, posibilitará su desarrollo como hub de conexiones, en el cual se habilitará una nueva terminal de pasajeros, la T4, de utilización exclusiva para IBERIA y sus aliados estratégicos. Sin embargo, todavía durante 1998 la situación en la que dicho aeropuerto se encontraba ha impedido ofrecer la calidad requerida a nuestros clientes en términos de puntualidad y comodidad en tierra. La superación de estas dificultades en la prestación de nuestros servicios, que han empeorado la cuenta de resultados de 1998, representa uno de los principales objetivos para 1999.

En este ejercicio IBERIA ha establecido nuevas rutas a destinos como Helsinki, Turín, Johannesburgo, Chicago, Oporto y Venecia, y ha ofrecido vuelos sin escalas a destinos de Latinoamérica como Santiago de Chile, Lima y San José de Costa Rica. Pero con el objeto de no perder presencia en este mercado objetivo, y debido a las limitaciones de oferta comentadas surgidas a lo largo de 1998, IBERIA ha tenido que readecuar su programación, dejando de operar la ruta a Tokio desde diciembre, para asignar sus recursos humanos y materiales al mercado Atlántico Medio y Sur.

La operación diaria a Chicago se enmarca dentro del desarrollo de la alianza comercial con American Airlines: se sirve en código compartido y posibilita la comercialización para IBERIA de 23 destinos norteamericanos.

En este ejercicio, la Dirección Comercial del Grupo, ha terminado de implantar algunos de los programas que se contenían en el Plan Director, habiéndose creado Serviagencias, un servicio centralizado de atención a las agencias de viaje dentro del territorio nacional e implantado un nuevo sistema de incentivación a las mismas más competitivo -Valor 98-. Por otro lado se ha creado la compañía Viva Tours que, orientada al turista español, optimizará la comercialización y distribución de la oferta excedente, tanto de servicios del Grupo, esto es, billetes de avión en temporada, como de servicios de hoteles, alquiler de coches u otros productos turísticos.

En relación con el cliente final, IBERIA ha relanzado el programa de fidelización de clientes IBERIA Plus, y ha rediseñado el estándar de servicio de las clases nobles, adecuándolo a las mejores prácticas del mercado para el cliente de Europa e Intercontinental. Además ha puesto en marcha Serviberia, para informar, reservar, vender y enviar billetes a domicilio a los clientes que lo soliciten.

Un hecho relevante del ejercicio en relación con el producto ofrecido lo constituye el inicio de una fuerte inversión en la mejora de las clases de negocios en la flota de largo radio, actuación enmarcada en el objetivo estratégico de aumentar la presencia en este segmento de mercado de mayor yield. Será en 1999 cuando esté finalizada en todos los aviones de dicha flota.

El área de gestión Material ha desarrollado su actividad durante el ejercicio, alcanzando una producción de 3,18 millones de horas, de las cuales ha realizado con plantilla propia casi tres millones de horas, superando la actividad del ejercicio anterior. La producción dedicada a terceros ha crecido respecto a 1997, disminuyendo la producción dedicada a IBERIA. Es importante destacar entre las actividades del ejercicio el mantenimiento de la flota operada en wet-lease por IBERIA de Air Europa, así como la modificación de interiores de flota de largo radio y la incorporación de nuevos sistemas de radionavegación electrónica en la flota.

En Aeropuertos continúa el proceso de subrogaciones de personal a segundos operadores, y a su vez incorporando, de acuerdo con el Plan Director, la actividad de handling de Aviacó en aquellos aeropuertos donde esta compañía ejercía la concesión, con la excepción de Mahón, que se integrará en 1999. Gracias a las actuaciones de defensa de la cuota, el impacto de la competencia no ha sido finalmente tan agresivo como se había previsto, lo que ha permitido mantener una cuota del 69% y un ingreso por A.P.A. superior al presupuestado.

Sistemas ha seguido realizando la explotación de los sistemas que permiten la actividad habitual de la compañía, pero a su vez ha estado y continúa desarrollando las tareas necesarias para abordar dos proyectos clave para IBERIA, los proyectos Año 2000 y Euro, que permitirán, en las fechas previstas un funcionamiento seguro de los sistemas de la compañía y adaptado al nuevo entorno económico y tecnológico.

La actividad de carga supuso a IBERIA 35.340 millones de Ptas., habiendo disminuido un 1,1% respecto al ejercicio anterior, debido a la planificación del programa en base a la actividad y utilización de recursos orientado a la actividad de pasaje. En cuanto a la flota carguera D-C8, a finales de año se vendió generando una importante plusvalía y procediéndose al mismo tiempo a alquilarlos en régimen de wet-lease. Un avión carguero B-747 se operó en régimen de wet-lease en el primer trimestre con Kalitta y posteriormente con Atlas.

Este ejercicio 1998 ha sido, a pesar de las restricciones impuestas por las limitaciones internas de recursos, tema ya solventado con los actuales acuerdos, o debidas a condicionantes externos -restricciones a la operación por problemas con la infraestructura aeroportuaria-, un buen año, pues, incluso con una reducción respecto a lo previsto de la oferta medida en términos de AKO's de un 4,4% y de horas bloque de un 4,2% se han alcanzado unos resultados de explotación a nivel Grupo de 52.461 millones de Ptas. (en IBERIA, L.A.E. 47.979 millones) con una mejora del 31% sobre el año anterior. Los ingresos de explotación del Grupo se han incrementado respecto al ejercicio anterior el 9,1%, porcentaje mayor que el de gastos de explotación, que lo hicieron en un 7,6%.

Dentro de los ingresos de explotación del Grupo, destaca el aumento de los ingresos de explotación de pasaje que en términos homogéneos frente al año anterior crecieron en un 10%, soportado en gran medida en la favorable evolución del yield que se incrementó frente a 1997 en casi un 3,2%, fundamentalmente en los tráficos de corto y medio radio y en menor medida en el largo radio (1%). Este buen comportamiento del ingreso unitario tiene su origen en la política comercial desarrollada que ha tenido en la defensa de los ingresos por pasajero uno de los ejes básicos; así, del incremento comentado en el yield, un ochenta por ciento se debe a mejora en el precio (la política de adecuación de tarifas a los distintos mercados es fundamental) y el otro veinte por ciento a la favorable paridad monetaria, fundamentalmente del dólar, en la primera parte del año.

Por el contrario, la evolución de los ingresos de carga no ha sido tan positiva. Frente al año anterior cayeron un 4%, y tiene sus causas en distintos elementos casi todos ellos no recurrentes: de un lado las dificultades para el crecimiento supusieron un inestable programa que penalizó por encima del pasaje a la carga, dada su consideración de marginalidad frente al tráfico de pasajeros; por otro lado, la puesta en operación de la nueva terminal con los múltiples problemas que ocasionó, produjo un importante retraimiento en el tráfico de mercancías por Barajas durante los meses centrales del año; finalmente, la cancelación de la ruta a Japón penalizó fuertemente los ingresos y resultados de esta área, donde el aporte de esa línea constituía casi un 10% de los ingresos totales, siendo su sustitución por otros mercados uno de los retos para la unidad en 1999.

En cuanto al Handling, a pesar de reducir el volumen de ingresos de terceros frente al año anterior, su evolución ha sido muy positiva. Frente a unas expectativas de fuerte reducción en la cuota de mercado de terceros hasta dejarla en un 66% (objetivo que ya se consideraba de alta dificultad ante la previsible consolidación en los aeropuertos de Barajas y Barcelona de los segundos operadores), la realidad ha sido que la cuota se ha mantenido en un 69%, y lo que aún es más importante de cara a la estabilización futura de los márgenes del área de negocio, sin un deterioro mayor en el ingreso unitario (la caída frente a 1997 ha sido de un 4%), lo cual sitúa la pérdida del ingreso unitario acumulada desde la entrada de los segundos operadores en algo menos del 20%, frente a unas expectativas mucho más negativas que lo situaban a finales de 1999 en el 35%.

Por lo que respecta a los gastos de explotación, debe destacarse el importante crecimiento del capítulo de alquiler de flota (69%) originado fundamentalmente en la operación de wet-lease, extendido durante todo el año para los dos aviones de Air Atlanta (inicialmente un B-747 y un L-1011, y desde mayo dos B-747) y la iniciada de forma estable desde marzo con aviones de Air Europa (inicialmente dos B-767, cinco B-737 y cuatro B-757, que variará en los próximos meses en la composición de estas dos últimas flotas aunque se mantendrá en nueve el número de unidades de corto y medio) y del capítulo de tasas de navegación (18% frente a 1997) debido a la aplicación desde el uno de enero de 1998 de la nueva tarifa de aproximación por parte de AENA que ha supuesto un mayor gasto durante el ejercicio de más de 2.000 millones de pesetas, y cuyo impacto se estima que ascenderá hasta 4.500 millones en 1999 y a cerca de 7.000 millones en el año 2000.

Los gastos de personal del año crecieron en un 3,5%, debido básicamente a la aplicación de los incrementos salariales acordados en los convenios suscritos con los trabajadores, lo que unido a los deslizamientos y al incremento de la Seguridad Social cubre en las distintas compañías tres puntos del incremento mencionado. El resto del incremento se debe al aumento de plantilla en TCP's (3% de mayor plantilla equivalente para cubrir básicamente la operación de wet-lease con Air Europa), en tripulaciones técnicas (2% en IBERIA) y en la plantilla de tierra en las áreas de handling nacional (2%) y mantenimiento (3%).

El aspecto más positivo en cuanto a la evolución de los gastos se encuentra en el combustible, donde la importante caída de los precios permite no sólo compensar el incremento de la paridad peseta/dólar, sino producir ahorros significativos en nuestra factura en pesetas. Así, el capítulo de combustible de aviación disminuyó casi un 3% frente a 1997 aún con un incremento de casi un 6% de las horas bloque.

También destacar en el aspecto positivo la disminución de las amortizaciones (casi el 30%) por efecto de la aplicación en 1997 de la actualización de balances realizada a finales de 1996, con un peso muy importante en dicho ejercicio (en torno a 8.000 millones), menor en 1998 (algo menos de 3.000 millones) y estabilizado en torno a 2.000 millones en los próximos cinco años.

La aplicación de las políticas de reducción de gastos generales establecidas en el Plan Director ha continuado durante el ejercicio de 1998, donde la disminución de este epígrafe frente a las previsiones en dichas actuaciones ha sido de casi el 6%, por encima del 5% fijado como objetivo anual para el período 1997-1999.

La evolución de los ratios de costes y margen de explotación unitarios al nivel IBERIA más Aviaco sitúan en 1998 el coste por AKO en 12,73 pesetas, apenas un 1% por encima de 1997, a pesar de los elementos de costes con importantes incrementos ya comentados (alquiler de flota, personal, tasas, comerciales), situándose el ingreso de explotación por AKO en 13,87 pesetas, un 2,4% por encima del de 1997. Así, el margen unitario de explotación pasa de 0,96 pesetas/AKO a 1,14 pesetas/AKO en 1998.

Sin embargo, esta positiva evolución de los márgenes de explotación contrasta con el negativo comportamiento de los ratios de utilización de flota. IBERIA se sitúa en los últimos puestos de la lista de compañías aéreas en cuanto a la utilización de aviones, siendo este el elemento en el que la compañía debe prestar la máxima atención, dado que supone un lastre importante en el coste de los recursos y al mismo tiempo una oportunidad de mejora de los resultados y del valor de la compañía.

Un importante hecho a destacar producido en los últimos meses del año es la decisión de cerrar VIVA. La imposibilidad de producir su integración en la operación regular del Grupo hacía descartable su continuidad en el mercado chárter, donde desde 1996 había acumulado unas pérdidas cercanas a los 7.000 millones de pesetas, y donde hasta con las hipótesis más optimistas los ejercicios futuros apenas rebajan dichas pérdidas hasta los 1.000 millones anuales. En estas circunstancias, la dirección del Grupo se vio obligada a tomar dicha decisión, presentándose el expediente de regulación de empleo previo al cese de actividad a finales de enero de 1999, esperándose su resolución negociada durante el primer trimestre de dicho año.

También debe destacarse la recuperación de parte de la flota de VIASA que estaba como garantía hipotecaria de los préstamos concedidos durante el período 1994-1996 a dicha compañía. En el mes de agosto de 1998, IBERIA recuperó y matriculó tres DC-10 y cuatro B-727, lo cual viene a paliar siquiera parcialmente el coste de la inversión pasada.

Durante el año se han puesto en marcha importantes proyectos, destacando por su impacto en el colectivo de trabajadores, el denominado CREANDO FUTURO. Su misión es la de promover un cambio cultural que, con el compromiso y la participación de todos, sitúe a la compañía y al Grupo en una posición de liderazgo, satisfaciendo las expectativas de nuestros clientes, para asegurar la rentabilidad y el crecimiento, y motivando la actuación de todos los trabajadores, compartiendo la necesidad de cambios, reduciendo las barreras que separan jerárquicamente los distintos niveles y mejorando los procesos mediante acciones de mejora de rápida implantación. En su primer año se han desarrollado 18 procesos con una participación cercana a las 1000 personas.

El efecto del año 2000 ha generado la necesidad de crear dentro del Grupo un proyecto especial en el cual, mediante la presencia de expertos de todas las áreas, se identifiquen las necesidades y desarrollen los planes de actuación necesarios, incluidos los eventuales planes de contingencias. Este es un proyecto que viene desarrollando sus tareas en el área de sistemas de información desde mediados de 1997, estando prevista su finalización en el primer semestre de 1999. El resto de actuaciones de "no IT" se vienen desarrollando desde el segundo semestre de 1998 y se prevé culminarán antes de finalizar 1999.

También la compañía ha desarrollado durante 1998 una metodología propia para abordar el Proyecto EURO para la adopción de la moneda única, que ha sido implementada durante 1998 y cuyas tareas se desarrollarán en los próximos dos ejercicios (1999 y 2000).

El próximo 1999 será el año de la privatización de IBERIA. El cambio en la cultura empresarial será muy importante e imprescindible, siendo el objetivo de creación de valor para el accionista el que presidirá las decisiones. Pero difícilmente podrán alcanzarse dichos objetivos en tanto los elementos que definen nuestra calidad de servicio no mejoren de forma sustancial. El año 1999 será básico para que la estrategia de crecimiento con rentabilidad tenga éxito. El esfuerzo a desarrollar en la mejora de los parámetros de calidad es importante, y sobre todo lo es aún más que seamos capaces de conseguir que dichas mejoras sean claramente percibidas por el pasajero.

## **[2] PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)**

### 2.1. OFERTA

La producción del Grupo IB, caracterizada fundamentalmente en el año 1998 por la consolidación de la programación conjunta entre IBERIA y Aviaco, iniciada en el último trimestre del ejercicio anterior, ha experimentado en términos de AKO's, un incremento del 7,3% sobre el año 1997, destacando la red de largo radio (10,6%).

La compañía Viva ha operado durante el año en el mercado chárter con un incremento del 10% en su oferta, participando Aviaco en este mercado con carácter marginal.

Binter Canarias ha reducido su oferta un 6,2%, adaptándose a la competencia de su mercado y disponiendo todo el año del plan de flotas decidido en el Plan Director y Binter Mediterráneo ha mantenido la producción del año anterior al incrementar su oferta en los últimos meses, tras la desaparición de la compañía PaukAir.

■ OFERTA

MILLONES DE AKO'S

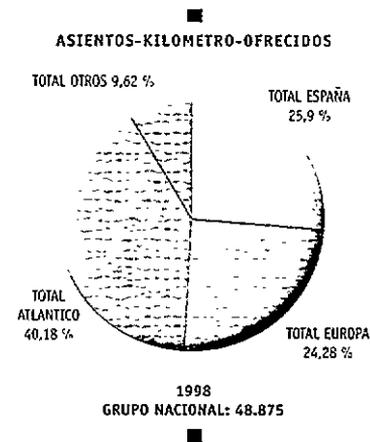
|                         | 1998          | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
|-------------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 45.518        | 42.217        | 3.301        | 7,8        |
| AVIACO (CHARTER)        | 236           | 436           | (200)        | (45,9)     |
| VIVA                    | 2.672         | 2.427         | 245          | 10,1       |
| BINTER CANARIAS         | 378           | 403           | (25)         | (6,2)      |
| BINTER MEDITERRANEO     | 71            | 71            | 0            | 0          |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>48.875</b> | <b>45.554</b> | <b>3.321</b> | <b>7,3</b> |

La distribución de la oferta del Grupo Nacional por redes es la siguiente:

■ POR REDES

MILLONES DE AKO'S

|                        | 1998          | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.    |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| PUENTE AEREO           | 1.166         | 1.067         | 99           | 9,3         |
| PENINSULA-CANARIAS     | 4.888         | 4.656         | 232          | 5,0         |
| INTERCANARIAS          | 373           | 393           | (20)         | (5,1)       |
| RESTO DOMESTICO        | 6.235         | 6.253         | (18)         | (0,3)       |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>12.662</b> | <b>12.369</b> | <b>293</b>   | <b>2,4</b>  |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 840           | 709           | 131          | 18,5        |
| PAISES U.E.            | 10.135        | 9.488         | 647          | 6,8         |
| PAISES NO U.E.         | 894           | 740           | 154          | 20,8        |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>11.869</b> | <b>10.937</b> | <b>932</b>   | <b>8,5</b>  |
| ATLANTICO NORTE        | 5.549         | 5.121         | 428          | 8,4         |
| ATLANTICO MEDIO        | 8.212         | 7.261         | 951          | 13,1        |
| ATLANTICO SUR          | 5.877         | 5.383         | 494          | 9,2         |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>19.638</b> | <b>17.765</b> | <b>1.873</b> | <b>10,5</b> |
| AFRICA SUR             | 418           | 0             | 418          | -           |
| EXTREMO ORIENTE        | 1.375         | 1.614         | (239)        | (14,8)      |
| CHARTER                | 2.913         | 2.869         | 44           | 1,5         |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>48.875</b> | <b>45.554</b> | <b>3.321</b> | <b>7,3</b>  |



La producción medida en términos de Horas bloque se incrementa un 5,6% sobre el año 1997, ligeramente por debajo de las previsiones del ejercicio (0,4%), habiendo sido posible mantener este nivel, dadas las limitaciones en el uso de recursos propios, por la mayor contratación de wet-lease.

Su evolución es la siguiente:

■ EVOLUCION DE LA PRODUCCION

|                         | HORAS BLOQUE   |                |               |            |
|-------------------------|----------------|----------------|---------------|------------|
|                         | 1998           | 1997           | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.   |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 400.952        | 379.219        | 21.733        | 5,7        |
| AVIACO (CHARTER)        | 3.138          | 5.129          | (1.991)       | (38,8)     |
| VIVA                    | 29.657         | 26.644         | 3.013         | 11,3       |
| BINTER CANARIAS         | 20.764         | 18.587         | 2.177         | 11,7       |
| BINTER MEDITERRANEO     | 5.793          | 6.202          | (409)         | (6,6)      |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>460.304</b> | <b>435.781</b> | <b>24.523</b> | <b>5,6</b> |

2.2. DEMANDA

El número de pasajeros transportados por el Grupo ha superado ligeramente los 25 millones, con un incremento del 5,1% sobre el año anterior, destacando los crecimientos de la red europea en su conjunto y el Puente Aéreo con un total de casi 1,8 millones de pasajeros.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

■ DEMANDA

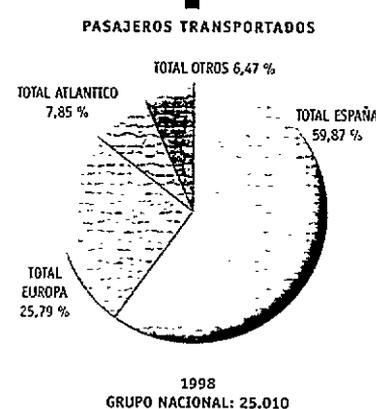
|                         | NUMERO DE PASAJEROS EN MILES |               |              |            |
|-------------------------|------------------------------|---------------|--------------|------------|
|                         | 1998                         | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 21.753                       | 20.648        | 1.105        | 5,4        |
| AVIACO (CHARTER)        | 128                          | 236           | (108)        | (45,8)     |
| VIVA                    | 1.347                        | 1.142         | 205          | 18,0       |
| BINTER CANARIAS         | 1.590                        | 1.585         | 5            | 0,3        |
| BINTER MEDITERRANEO     | 192                          | 180           | 12           | 6,7        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>25.010</b>                | <b>23.791</b> | <b>1.219</b> | <b>5,1</b> |

La misma distribución por redes ofrece el siguiente cuadro:

■ **DISTRIBUCION POR REDES**

MILES DE PASAJEROS

|                        | 1998          | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| PUENTE AEREO           | 1.794         | 1.616         | 178          | 11,0       |
| PENINSULA-CANARIAS     | 2.062         | 2.019         | 43           | 2,1        |
| INTERCANARIAS          | 1.583         | 1.572         | 11           | 0,7        |
| RESTO DOMESTICO        | 9.535         | 9.339         | 196          | 2,1        |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>14.974</b> | <b>14.546</b> | <b>428</b>   | <b>2,9</b> |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 260           | 219           | 41           | 18,7       |
| PAISES U.E.            | 5.738         | 5.284         | 454          | 8,6        |
| PAISES NO U.E.         | 454           | 397           | 57           | 14,4       |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>6.452</b>  | <b>5.900</b>  | <b>552</b>   | <b>9,4</b> |
| ATLANTICO NORTE        | 669           | 645           | 24           | 3,7        |
| ATLANTICO MEDIO        | 837           | 743           | 94           | 12,7       |
| ATLANTICO SUR          | 458           | 444           | 14           | 3,2        |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>1.964</b>  | <b>1.832</b>  | <b>132</b>   | <b>7,2</b> |
| AFRICA SUR             | 37            | 0             | 37           | -          |
| EXTREMO ORIENTE        | 100           | 125           | (25)         | (20,0)     |
| CHARTER                | 1.483         | 1.388         | 95           | 6,8        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>25.010</b> | <b>23.791</b> | <b>1.219</b> | <b>5,1</b> |



La evolución de PKT's sigue la misma tendencia que la indicada para los pasajeros, con variaciones poco significativas en las etapas medias, que en su conjunto suponen un incremento del 1,3%.

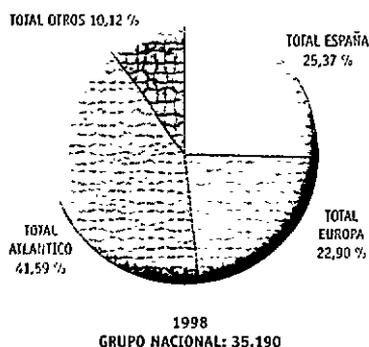
Su distribución por compañías y redes es la siguiente (millones de PKT's):

■ **DISTRIBUCION POR COMPAÑIAS**

MILLONES DE PKT'S

|                                | 1998          | 1997          | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.   |
|--------------------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| <b>IBERIA, L.A.E. + AVIACO</b> | <b>32.520</b> | <b>30.491</b> | <b>2.029</b> | <b>6,7</b> |
| AVIACO (CHARTER)               | 193           | 343           | (150)        | (43,7)     |
| VIVA                           | 2.157         | 1.900         | 257          | 13,5       |
| BINTER CANARIAS                | 274           | 278           | (4)          | (1,4)      |
| BINTER MEDITERRANEO            | 46            | 44            | 2            | 4,5        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>          | <b>35.190</b> | <b>33.056</b> | <b>2.134</b> | <b>6,5</b> |

PASAJEROS-KILOMETRO-TRANSPORTADOS



DISTRIBUCION POR REDES

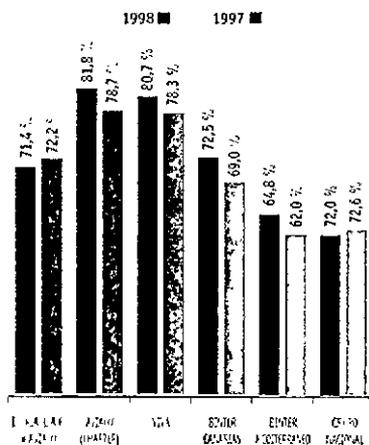
|                        | 1998          | 1997          | MILLONES DE PKT'S |            |
|------------------------|---------------|---------------|-------------------|------------|
|                        |               |               | DIF. S/A.A.       | % S/A.A.   |
| PUENTE AEREO           | 865           | 779           | 86                | 11,0       |
| PENINSULA-CANARIAS     | 3.637         | 3.486         | 151               | 4,3        |
| INTERCANARIAS          | 270           | 271           | (1)               | (0,4)      |
| RESTO DOMESTICO        | 4.159         | 4.003         | 156               | 3,9        |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>8.931</b>  | <b>8.539</b>  | <b>392</b>        | <b>4,6</b> |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 538           | 469           | 69                | 14,7       |
| PAISES U.E.            | 6.948         | 6.461         | 487               | 7,5        |
| PAISES NO U.E.         | 575           | 492           | 83                | 16,9       |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>8.061</b>  | <b>7.422</b>  | <b>639</b>        | <b>8,6</b> |
| ATLANTICO NORTE        | 4.108         | 3.924         | 184               | 4,7        |
| ATLANTICO MEDIO        | 6.289         | 5.698         | 591               | 10,4       |
| ATLANTICO SUR          | 4.239         | 4.061         | 178               | 4,4        |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>14.636</b> | <b>13.683</b> | <b>953</b>        | <b>7,0</b> |
| AFRICA SUR             | 296           | 0             | 296               | -          |
| EXTREMO ORIENTE        | 913           | 1.164         | (251)             | (21,6)     |
| CHARTER                | 2.353         | 2.248         | 105               | 4,7        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>35.190</b> | <b>33.056</b> | <b>2.134</b>      | <b>6,5</b> |

2.3. COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en el ejercicio actual se ha situado en el 72%, 0,6 puntos porcentuales por debajo del año anterior, lo que puede considerarse satisfactorio dado el incremento de oferta realizado y la apertura en el año de nuevos destinos (Johannesburgo y Chicago), que generan en su comienzo ocupaciones inferiores a las que previsiblemente alcanzarán en el futuro.

Su distribución por compañías y redes es la siguiente:

COEFICIENTE DE OCUPACION DE PASAJE POR COMPAÑIAS (en %)



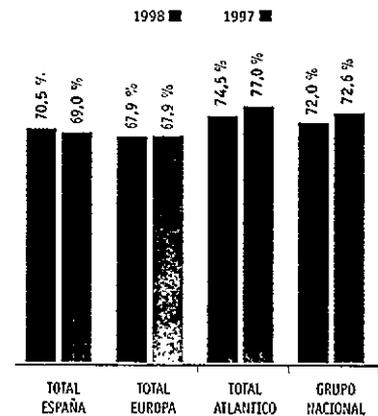
POR COMPAÑIAS

|                         | 1998        | 1997        | EN PORCENTAJE |              |
|-------------------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
|                         |             |             | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.     |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 71,4        | 72,2        | (0,8)         | (1,1)        |
| AVIACO (CHARTER)        | 81,8        | 78,7        | 3,1           | 4,0          |
| VIVA                    | 80,7        | 78,3        | 2,4           | 3,1          |
| BINTER CANARIAS         | 72,5        | 69,0        | 3,5           | 5,1          |
| BINTER MEDITERRANEO     | 64,8        | 62,0        | 2,8           | 4,5          |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>72,0</b> | <b>72,6</b> | <b>(0,6)</b>  | <b>(0,8)</b> |

■ **POR REDES**

|                        | En Porcentaje |             |              |              |
|------------------------|---------------|-------------|--------------|--------------|
|                        | 1998          | 1997        | DIF. S/A.A.  | % S/A.A.     |
| PUENTE AEREO           | 74,2          | 73,0        | 1,2          | 1,6          |
| PENINSULA-CANARIAS     | 74,4          | 74,9        | (0,5)        | (0,6)        |
| INTERCANARIAS          | 72,4          | 69,0        | 3,4          | 5,0          |
| RESTO DOMESTICO        | 66,7          | 64,0        | 2,7          | 4,2          |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>70,5</b>   | <b>69,0</b> | <b>1,5</b>   | <b>2,2</b>   |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 64,0          | 66,1        | (2,1)        | (3,2)        |
| PAISES U.E.            | 68,6          | 68,1        | 0,5          | 0,7          |
| PAISES NO U.E.         | 64,3          | 66,5        | (2,2)        | (3,3)        |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>67,9</b>   | <b>67,9</b> | <b>0,1</b>   | <b>0,1</b>   |
| ATLANTICO NORTE        | 74,0          | 76,6        | (2,6)        | (3,4)        |
| ATLANTICO MEDIO        | 76,6          | 78,5        | (1,9)        | (2,4)        |
| ATLANTICO SUR          | 72,1          | 75,4        | (3,3)        | (4,4)        |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>74,5</b>   | <b>77,0</b> | <b>(2,5)</b> | <b>(3,2)</b> |
| AFRICA SUR             | 70,8          | -           | -            | -            |
| EXTREMO ORIENTE        | 66,4          | 72,1        | (5,7)        | (7,9)        |
| CHARTER                | 80,8          | 78,4        | 2,4          | 3,1          |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>72,0</b>   | <b>72,6</b> | <b>(0,6)</b> | <b>(0,8)</b> |

■ **COEFICIENTE DE OCUPACION DE PASAJE POR MERCADOS**  
(en %)



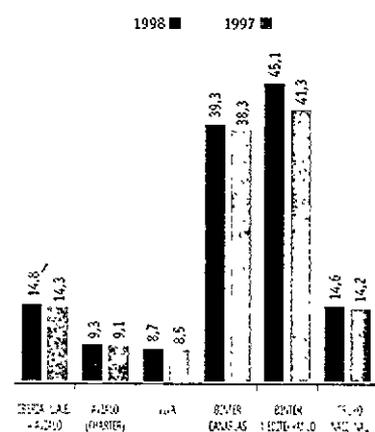
■ **2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO**

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1998, y su comparación con 1997, por Areas/Compañías es la siguiente:

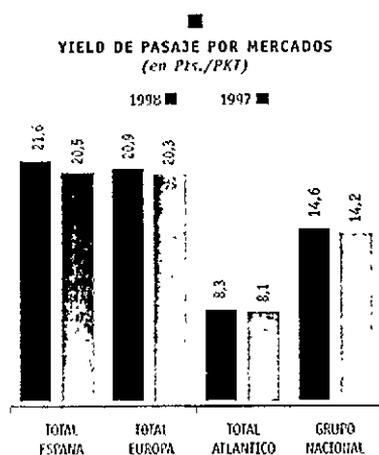
■ **EVOLUCION INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO**

|                         | Ptas./PKT   |             |             |            |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
|                         | 1998        | 1997        | DIF. S/A.A. | % S/A.A.   |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 14,8        | 14,3        | 0,5         | 3,3        |
| AVIACO (CHARTER)        | 9,3         | 9,1         | 0,2         | 2,3        |
| VIVA                    | 8,7         | 8,5         | 0,2         | 2,5        |
| BINTER CANARIAS         | 39,3        | 38,3        | 1,0         | 2,7        |
| BINTER MEDITERRANEO     | 45,1        | 41,3        | 3,8         | 9,3        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>14,6</b> | <b>14,2</b> | <b>0,5</b>  | <b>3,2</b> |

■ **YIELD DE PASAJE POR COMPAÑIAS**  
(en Ptas./PKT)



La misma evolución por mercados se muestra en el cuadro siguiente:



■ **EVOLUCION INGRESO MEDIO POR MERCADOS**

|                        | 1998        | 1997        | DIF. S/A.A. | % S/A.A.   |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| PUENTE AEREO           | 27,8        | 26,2        | 1,6         | 6,2        |
| PENINSULA-CANARIAS     | 11,8        | 10,9        | 1,0         | 9,0        |
| INTERCANARIAS          | 39,6        | 38,7        | 0,9         | 2,3        |
| RESTO DOMESTICO        | 27,7        | 26,6        | 1,1         | 4,2        |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>21,6</b> | <b>20,5</b> | <b>1,1</b>  | <b>5,3</b> |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 16,0        | 15,5        | 0,5         | 3,3        |
| PAISES U.E.            | 21,2        | 20,5        | 0,7         | 3,6        |
| PAISES NO U.E.         | 21,9        | 22,2        | (0,3)       | (1,1)      |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>20,9</b> | <b>20,3</b> | <b>0,6</b>  | <b>3,2</b> |
| ATLANTICO NORTE        | 8,2         | 7,9         | 0,3         | 3,9        |
| ATLANTICO MEDIO        | 8,4         | 8,2         | 0,2         | 2,6        |
| ATLANTICO SUR          | 8,2         | 8,2         | 0,0         | 0,0        |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>8,3</b>  | <b>8,1</b>  | <b>0,2</b>  | <b>2,2</b> |
| AFRICA SUR             | 5,9         | -           | -           | -          |
| EXTREMO ORIENTE        | 10,3        | 10,7        | (0,4)       | (3,6)      |
| CHARTER                | 8,8         | 8,6         | 0,2         | 2,0        |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>14,6</b> | <b>14,2</b> | <b>0,5</b>  | <b>3,2</b> |

El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un importante incremento superior al 3%, que si bien se ha visto favorecido parcialmente por la positiva evolución monetaria en parte del año (aproximadamente una quinta parte), ha sido el resultado de un rediseño de tarifas por mercados en respuesta a los crecimientos de la demanda, al desarrollo de programas de mejora en la comercialización (herramientas para gestión de ingresos, creación de serviagencias, ...) y a una mayor atención al tráfico de negocios.

## 2.5. INGRESOS DE PASAJE

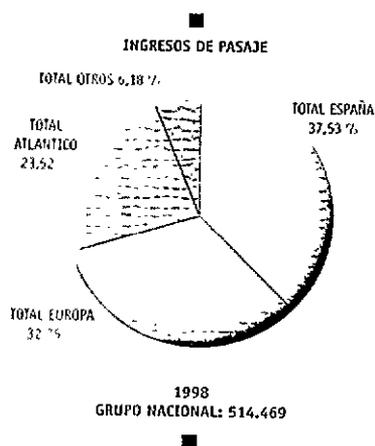
Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional ascienden a 514.469 millones de pesetas, un 9,9% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución la siguiente:

| INGRESOS DE PASAJE      | MILLONES DE PESETAS |                |               |            |
|-------------------------|---------------------|----------------|---------------|------------|
|                         | 1998                | 1997           | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.   |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 481.026             | 436.410        | 44.616        | 10,2       |
| AVIACO (CHARTER)        | 1.788               | 3.106          | (1.318)       | (42,4)     |
| VIVA                    | 18.801              | 16.155         | 2.646         | 16,4       |
| BINTER CANARIAS         | 10.780              | 10.648         | 132           | 1,2        |
| BINTER MEDITERRANEO     | 2.074               | 1.815          | 259           | 14,3       |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>514.469</b>      | <b>468.134</b> | <b>46.335</b> | <b>9,9</b> |

En el cuadro siguiente se observa el análisis de variaciones de ingresos frente a 1997, así como su conciliación con los ingresos contables:

| VARIACION DE INGRESOS FRENTE A 1997 | VAR. INGR. ACTIVIDADES / 1997 | CAUSA DE LA VARIACIÓN |               |              |               | VAR. INGR. CONTABLES / 1997 |
|-------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------|--------------|---------------|-----------------------------|
|                                     |                               | PRECIO                | VOLUMEN       | PARIDAD      | OTROS         |                             |
| DOMESTICO                           | 17.336                        | 9.128                 | 7.920         | 288          | -             | -                           |
| PAISES U.E.                         | 15.211                        | 3.571                 | 10.269        | 1.371        | -             | -                           |
| PAISES NO U.E.                      | 3.038                         | 6                     | 2.854         | 178          | -             | -                           |
| LARGO RADIO                         | 9.031                         | (585)                 | 8.286         | 1.330        | -             | -                           |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO             | 44.616                        | 12.120                | 29.329        | 3.167        | 14.742        | 59.356                      |
| AVIACO (CHARTER)                    | (1.318)                       | (112)                 | (1.206)       | -            | -             | (1.318)                     |
| VIVA                                | 2.646                         | 213                   | 2.252         | 181          | 0             | 2.646                       |
| BINTER CANARIAS                     | 132                           | 222                   | (90)          | -            | (59)          | 73                          |
| BINTER MEDITERRANEO                 | 258                           | 144                   | 114           | -            | (13)          | 245                         |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>               | <b>46.335</b>                 | <b>12.587</b>         | <b>30.399</b> | <b>3.348</b> | <b>14.669</b> | <b>61.002</b>               |

La distribución de ingresos de pasaje por redes es como sigue:



■ **DISTRIBUCION POR REDES**

|                        | MILLONES DE PESETAS |                |               |             |
|------------------------|---------------------|----------------|---------------|-------------|
|                        | 1998                | 1997           | DIF. S/A.A.   | % S/A.A.    |
| PUENTE AEREO           | 24.077              | 20.425         | 3.652         | 17,9        |
| PENINSULA-CANARIAS     | 43.075              | 37.880         | 5.195         | 13,7        |
| INTERCANARIAS          | 10.699              | 10.494         | 205           | 2,0         |
| RESTO DOMESTICO        | 115.235             | 106.486        | 8.749         | 8,2         |
| <b>TOTAL ESPAÑA</b>    | <b>193.086</b>      | <b>175.285</b> | <b>17.801</b> | <b>10,2</b> |
| AFRICA Y ORIENTE MEDIO | 8.606               | 7.262          | 1.344         | 18,5        |
| PAISES U.E.            | 147.336             | 132.190        | 15.146        | 11,5        |
| PAISES NO U.E.         | 12.593              | 10.899         | 1.694         | 15,5        |
| <b>TOTAL EUROPA</b>    | <b>168.535</b>      | <b>150.351</b> | <b>18.184</b> | <b>12,1</b> |
| ATLANTICO NORTE        | 33.507              | 30.815         | 2.692         | 8,7         |
| ATLANTICO MEDIO        | 52.752              | 46.586         | 6.166         | 13,2        |
| ATLANTICO SUR          | 34.760              | 33.296         | 1.464         | 4,4         |
| <b>TOTAL ATLANTICO</b> | <b>121.019</b>      | <b>110.697</b> | <b>10.322</b> | <b>9,3</b>  |
| AFRICA SUR             | 1.747               | 0              | 1.747         | -           |
| EXTREMO ORIENTE        | 9.403               | 12.441         | (3.038)       | (24,4)      |
| CHARTER                | 20.679              | 19.360         | 1.319         | 6,8         |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>  | <b>514.469</b>      | <b>468.134</b> | <b>46.335</b> | <b>9,9</b>  |

La importante mejora de ingresos, consecuencia fundamentalmente de los crecimientos de la demanda, se manifiesta en todos los mercados, con la única excepción de Extremo Oriente, reflejando la crisis de los países asiáticos.

**[3] RESUMEN POR FILIALES**

3.1. AVIACO

Adicionalmente a la actividad prestada por el operador Aviaco a IBERIA, dentro de su programación y comercialización conjunta, la compañía ha comercializado de forma marginal sus recursos, en el mercado de vuelos chárter, con un margen a coste variable, de aproximadamente el 35% de los ingresos generados.

Aviaco en el año 1998 prácticamente ha culminado la adaptación de su estructura y organización a su función de compañía operadora del Grupo IBERIA aprobada en el Plan Director.

De acuerdo con lo establecido en el mismo y como materialización de la integración de las actividades de Aviaco diferentes a las de operador en IBERIA, se ha efectuado una reestructura interna de la compañía tanto en el ajuste del número de personas como en la renegociación de las condiciones laborales, en sus facetas productiva y de remuneración. El ajuste de la plantilla se realizó por dos vías: mediante el ajuste interno a través de un Plan Social mediante bajas incentivadas y prejubilaciones y por medio de los trasvases de personal a la compañía IBERIA, con la única excepción del aeropuerto de Mahón, cuyo traspaso está previsto para el ejercicio 1999.

La plantilla de vuelo no se ve afectada por la especialización de Aviaco como compañía operadora, sino reforzada por el incremento de producción derivado de la Programación Conjunta.

La propia flota realizó durante el ejercicio 83.547 horas bloque para la programación conjunta del tráfico regular del Grupo IBERIA. En el tráfico chárter se volaron 3.138 horas bloque. Las horas bloque totales fueron 86.685 (sin improductivos), aumentando sobre el año anterior el 4% respecto a las horas comerciales.

De acuerdo a la normativa antirruido sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles, en este ejercicio se han adquirido los hush-kit necesarios de DC-9 para cuatro unidades y dos motores de reserva. Se ha completado su instalación en tres de los cuatro aviones cuyo período de exención vencía en 1998, la adaptación de la cuarta unidad se terminará a principios de 1999.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

■ AVIACO

|                                     | 1998   | 1997   | DIF. S/A.A. | % S/A.A. |
|-------------------------------------|--------|--------|-------------|----------|
| H.B. TOTALES                        | 86.685 | 83.348 | 3.337       | 4,0      |
| ROOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)        | 4.092  | 5.205  | (1.113)     | (21,4)   |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)                 | 2.414  | 3.248  | (834)       | (25,7)   |
| PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS) | 1.719  | 1.888  | (169)       | (9,0)    |

### 3.2. BINTER CANARIAS

Durante el ejercicio 1998 se ha mantenido la competencia marítima, tanto en pasajeros como en mercancías, llevada a efecto por Fred Olsen, Trasmediterránea y Naviera Armas en SPC-TFS, LPA-FUE y LPA-TFS.

La competencia aérea de Canarias Regional en este segundo año de operación trató de consolidarse en ACE-TFN y ACE-LPA principalmente, no consiguiendo su objetivo ya que su cuota de mercado se estabilizó respecto a 1997, debido a la difícil situación financiera que atraviesa.

Se ha reducido la oferta básicamente entre los tramos que incluyen ACE, en LPA-FUE y en LPA-SPC, incrementándose la oferta en los tramos LPA-TFN y en SPC-TFN. La demanda de pasajeros se ha incrementado ligeramente, siendo los tramos en los que se ha perdido más pasajeros ACE-LPA y SPC-TFN e incrementándose en FUE-LPA, FUE-TFN y TFN-LPA.

El coeficiente de ocupación ha pasado del 69% en 1997 al 72% en 1998, teniendo esta variación positiva reflejo en prácticamente todas las rutas. El yield ha mejorado ligeramente en el tráfico regular pasando de 38,7 Ptas. a 39,6 Ptas. en 1998.

La cifra de negocios ha aumentado en 95 M. Ptas. debido fundamentalmente a la menor oferta de volumen de bodega al no disponer la flota ATR de la capacidad de carga de los DC-9. El ingreso de pasaje ha aumentado en 73 M. Ptas., debido fundamentalmente al incremento de pasaje y a que durante el primer trimestre de 1997 la tarifa era menor en 1.000 Ptas. por tramo.

Durante 1998 los indicadores de calidad han mejorado ligeramente la regularidad y la puntualidad de 90% en 1997 a 92% en 1998.

En 1998 operan básicamente nueve aviones de la flota ATR-72, de los cuales seis son propios y tres en régimen de arrendamiento, excepto en el primer trimestre que aún operaba un DC-9 y a partir del 10 de abril hasta el 12 de octubre en donde operó un B-727 de IBERIA.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

■ **BINTER CANARIAS**

|                                | 1998   | 1997   | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|--------------------------------|--------|--------|------------------|---------------|
| AKO's (MILL.)                  | 373    | 403    | (30)             | (5,9)         |
| PKT's (MILL.)                  | 270    | 278    | (8)              | (1,1)         |
| L.F. (%)                       | 72,5   | 69,1   | 3,4              | 5,2           |
| YIELD (PTAS./PKT)              | 39,6   | 38,3   | 1,3              | 2,4           |
| INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)     | 10.699 | 10.648 | 51               | 1,3           |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)   | 813    | 409    | 404              | 98,8          |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)            | 1.268  | 332    | 936              | 281,9         |
| PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS) | 304    | 294    | 10               | 3,3           |

3.3. BINTER MEDITERRANEO

La evolución de Binter Mediterráneo hasta agosto era claramente negativa en la principal ruta (AGP-MLN) con una cuota de mercado hasta ese momento del 44%. Sin embargo, a partir del trágico accidente de PauKnAir el 25 de septiembre, esta cuota se invierte, alcanzando el 55% y quedando en solitario a partir de octubre. En el otro tramo donde existía competencia, LEI-MLN, ya se tenía una mayor cuota de mercado, en agosto el 57%, septiembre el 65% y la misma evolución a partir de octubre.

La evolución global de la actividad ha sido positiva por la recuperación del último trimestre, incrementándose la demanda en cerca de 12.000 pasajeros, con una mejora del coeficiente de ocupación de 4 puntos.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

■ **BINTER MEDITERRANEO**

|                                | 1998  | 1997  | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|--------------------------------|-------|-------|------------------|---------------|
| AKO's (MILL.)                  | 71    | 71    | -                | -             |
| PKT's (MILL.)                  | 46    | 44    | 2                | 6,2           |
| L.F. (%)                       | 65,6  | 61,7  | 3,9              | 6,3           |
| YIELD (PTAS./PKT)              | 44,7  | 41,6  | 3,1              | 7,7           |
| INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)     | 2.065 | 1.815 | 250              | 14,4          |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)   | (278) | (342) | 64               | 19,0          |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)            | (397) | (371) | (26)             | (7,0)         |
| PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS) | 55    | 63    | (8)              | (12,7)        |

### 3.4. VIVA AIR

Desde el principio de año, la explotación de Viva Air ha estado lastrada por la incertidumbre sobre el futuro de la compañía, pues desde mediados de 1997 se esperaba conseguir un acuerdo por el que se permitiera que su flota operase vuelos regulares de la red de IBERIA, sin éxito, por lo que ha tenido que continuar realizando tráfico chárter durante todo el año 1998, además sin posibilidad de aumentar sus recursos (tripulantes técnicos) para hacer frente a una demanda creciente. Finalmente, en el mes de octubre, la Dirección del Grupo anunció el cierre de la empresa.

Respecto al año anterior han aumentado de forma notable la producción, los ingresos y la productividad. Aunque esto ha permitido mejorar el resultado, la cifra de pérdidas después de impuestos aún ha sido elevada (1.114 millones de pesetas).

La flota de Viva Air estuvo compuesta por 9 aviones B-737/300 durante todo el año, que volaron 27.964 horas bloque (incluidas 234 H.B. cedidas). La utilización media diaria de la flota fue 8,51 H.B., comercializando chárter por 28.973 H.B., por lo que hubo que recurrir a la contratación de flota externa (Canarias Regional Air, entre otras) para realizar parte de la actividad contratada (1.927 H.B.).

En el área de mantenimiento, el personal de Viva Air mantuvo una flota de 12,8 aviones promedio (media anual los 9 aviones propios, 5 aviones de Air Europa desde abril y un avión de CRA en el verano).

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

| VIVA AIR                       | 1998    | 1997    | DIF.     |            |
|--------------------------------|---------|---------|----------|------------|
|                                |         |         | S / A.A. | % S / A.A. |
| HORAS BLOQUE                   | 29.657  | 26.644  | 3.013    | 11,3       |
| INGRESOS MEDIO/H.B.            | 648.923 | 623.426 | 25.497   | 4,1        |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)   | (1.020) | (1.521) | 501      | 32,9       |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)            | (1.114) | (1.594) | 480      | 30,1       |
| PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS) | 430     | 421     | 9        | 2,0        |

### 3.5. SAVIA

De acuerdo con la política de renovación tecnológica, se han sustituido 5.000 equipos informáticos. Para hacer frente al incremento de la demanda de oficinas que desean conectarse al servicio prestado por SAVIA, se ha continuado con la política de inversiones en equipos informáticos, pasando el número de oficinas mecanizadas de 4.040 en 1997 a 4.317 en el ejercicio 1998, suponiendo un incremento del 7%. El número de terminales ha pasado de 9.448 en 1997 a 11.392 en 1998. El número de reservas aéreas, hoteles y coches se ha incrementado un 7,1% alcanzando 21,4 millones de reservas, siendo el aumento de los ingresos en torno al 6%.

Amadeus se ha incorporado en el ejercicio 1998, como nuevo socio, con una participación en el capital de la sociedad del 34%.

Savia-Amadeus se ha introducido en el mercado portugués, operando en la actualidad a través de una única sucursal.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

■ SAVIA

|                                | 1998  | 1997  | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|--------------------------------|-------|-------|------------------|---------------|
| ING. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)    | 8.268 | 7.820 | 448              | 5,7           |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)   | 428   | 380   | 48               | 12,7          |
| PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS) | 54    | 32    | 22               | 69            |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)            | 238   | 270   | (32)             | (11,6)        |

### 3.6. IBER-SWISS CATERING

En octubre 1997, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales autorizó la construcción de un nuevo centro de trabajo en Barcelona con el objeto de suministrar catering en el mencionado aeropuerto. Este nuevo centro estará operativo desde principios del año 1999. Para ello, a 31 de diciembre se habían contratado 246 personas en el citado centro.

La actividad de la empresa en 1998, medida en número de bandejas, ha sido un 21,6% superior a la del año anterior, debido básicamente a la mayor demanda de IBERIA e incorporación plena de Aviaco, aun a pesar del cese de la actividad de compañías clientes asiáticas, que han dejado de operar el destino Madrid.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

#### ■ IBER-SWISS CATERING

|                               | 1998   | 1997   | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|-------------------------------|--------|--------|------------------|---------------|
| PRODUCCIÓN BANDEJAS (MILES)   | 8.367  | 6.880  | 1.487            | 21,6          |
| SERVICIOS HANDLING (UNIDADES) | 97.534 | 70.652 | 26.882           | 38,0          |
| PLANTILLA MEDIA               | 1.076  | 942    | 134              | 14,2          |
| BANDEJAS/EMPLEADO             | 7.779  | 7.306  | 475              | 6,5           |
| INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)  | 7.635  | 6.526  | 1.109            | 17,0          |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)  | 397    | 148    | 249              | 13,5          |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)           | 265    | 75     | 190              | 253,7         |

### 3.7. CACESA

Como estaba previsto, la sociedad construyó una nave y oficinas en el nuevo Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas, abandonando los locales que tenía en alquiler en Coslada, incorporándose a dichas instalaciones en el mes de abril de 1998.

Las ventas totales de la sociedad no han experimentado una variación significativa respecto a las alcanzadas el ejercicio anterior, donde la venta de productos atípicos (embarques de ganado) y efecto huelga de transporte aéreo permitió aumentar considerablemente las ventas.

En el producto Ibexpress las ventas se han incrementado un 1,7%, incorporando en el último semestre como clientes bajo la modalidad aeropuerto/aeropuerto a mayoristas del sector que aportan una facturación importante. El Ibexpress Internacional ha tenido un crecimiento del 40% en servicios y del 25% en facturación real.

En el producto Ibertrax se ha producido una ligera disminución a pesar de la falta de ventas en productos atípicos durante el año 1998. Se ha seguido desarrollando la red internacional, teniendo acuerdos en vigor con los principales países de Latinoamérica.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

■ CACESA

|                                    | 1998  | 1997  | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|------------------------------------|-------|-------|------------------|---------------|
| INGRESOS IBEXPRESS (M. PTAS.)      | 1.264 | 1.243 | 21               | 1,7           |
| INGR. IBERTRAS AÉREO (M. PTAS.)    | 2.039 | 2.155 | (116)            | (5,4)         |
| INGR. IBERTRAS MARÍTIMO (M. PTAS.) | 83    | 75    | 8                | 11,2          |
| PLANTILLA EQUIVALENTE              | 123   | 125   | (2)              | (1,4)         |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)       | 74    | 72    | 2                | 3,0           |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)                | 52    | 44    | 8                | 18,1          |

3.8. CAMPOS VELAZQUEZ

Como hecho más destacado figura el fin de la actividad de la sociedad a 31/12/98.

La desviación en el resultado de explotación está motivada por gastos de personal al tener que practicarse con carácter excepcional las liquidaciones de plantilla no previstas, y principalmente la provisión del importe de las indemnizaciones por despido que se harán efectivas en los primeros meses del ejercicio 1999.

Con fecha 30 de diciembre se ha procedido a la cancelación del depósito constituido en Infoinvest, S.A. de 3.000 millones de pesetas, como consecuencia de su vencimiento. Se acordó en Junta General Extraordinaria de Accionistas el reparto de las reservas voluntarias, el remanente de ejercicios anteriores y de un dividendo a cuenta por un importe en total de 3.360 millones de pesetas, entre los accionistas.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

■ CAMPOS VELAZQUEZ

|                              | 1998 | 1997 | DIF.<br>S / A.A. | %<br>S / A.A. |
|------------------------------|------|------|------------------|---------------|
| PLANTILLA EQUIVALENTE        | 9    | 10   | -                | -             |
| INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.) | 258  | 244  | 14               | 5,7           |
| RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.) | (88) | (4)  | (84)             | NS            |
| R.N.D.I. (M. PTAS.)          | 191  | 252  | (61)             | (24,2)        |

## [4] RECURSOS

### 4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31 de diciembre de 1998, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

#### ■ FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICION

| TIPO DE FLOTA | IBERIA     | AVIACO    | VIVA     | BINTER CANAR. | BINTER MEDIT. | TOTAL PROPIA | WET       |
|---------------|------------|-----------|----------|---------------|---------------|--------------|-----------|
| B-727         | 25         | -         | -        | -             | -             | 25           | -         |
| B-737         | -          | -         | 9        | -             | -             | 9            | 3         |
| B-747         | 7          | -         | -        | -             | -             | 7            | 2         |
| B-757         | 8          | -         | -        | -             | -             | 8            | 6         |
| B-767         | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 2         |
| A-300         | 6          | -         | -        | -             | -             | 6            | -         |
| A-320         | 22         | -         | -        | -             | -             | 22           | -         |
| A-340         | 8          | -         | -        | -             | -             | 8            | -         |
| DC-9          | 6          | 19        | -        | -             | -             | 25           | -         |
| DC-10         | 4          | -         | -        | -             | -             | 4            | -         |
| OTRAS         | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 1         |
| DC-8          | -          | -         | -        | -             | -             | -            | 2         |
| MD-87         | 24         | -         | -        | -             | -             | 24           | -         |
| MD-88         | -          | 13        | -        | -             | -             | 13           | -         |
| CN-235        | -          | -         | -        | -             | 3             | 3            | -         |
| ATR-72        | -          | -         | -        | 9             | -             | 9            | -         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>110</b> | <b>32</b> | <b>9</b> | <b>9</b>      | <b>3</b>      | <b>163</b>   | <b>16</b> |

No se incluye la flota recuperada de VIASA.  
Hay que añadir dos A-300 inactivos.  
Hay un CN-235 de Binter Canarias inactivo.  
Aporte de los reflejados, hay dos CN-235 cedidos en alquiler a Austral.  
Hay un DC-9 de Iberia inactivo desde noviembre.

Esta situación es consecuencia de los siguientes cambios experimentados durante 1998:

#### INCORPORACIONES

- Se han incorporado al servicio en la red de IBERIA dos A-340 en régimen de leasing operativo.
- Se opera un B-747 más alquilado por Carga (iniciado con Kalitta y finalmente con Atlas).

#### RETROS

- Se han dado de baja tres B-727 de la operación.
- Fue cancelado el alquiler de un DC-8/71, de manera que los dos DC-8 restantes operados por Cargosur ahora son alquilados a Gestair en wet-lease.
- Se operan cuatro B-757 más, alquilados en wet-lease a Air Europa.
- No se opera el L-1011 en wet-lease del año anterior.

La utilización de la flota del Grupo Nacional, medida en términos de horas bloque/avión/día, es la siguiente:

■ FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACION

|                            | 1998 | 1997 |
|----------------------------|------|------|
| B-727                      | 4,9  | 5,2  |
| B-737 (VIVA)               | 8,5  | 8,3  |
| B-747                      | 10,5 | 11,5 |
| B-747M                     | 7,8  | 11,6 |
| B-757                      | 7,5  | 6,9  |
| DC-8 (CARGUERO)            | 4,7  | 7,6  |
| DC-9 IBERIA                | 5,1  | 4,9  |
| DC-9 AVIACO                | 7,1  | 7,6  |
| DC-10                      | 10,5 | 12,7 |
| MD-87                      | 6,9  | 7,4  |
| MD-88                      | 7,8  | 7,6  |
| A-300                      | 6,4  | 6,9  |
| A-320                      | 7,0  | 8,0  |
| A-340                      | 10,3 | 11,7 |
| CN-235 BINTER MEDITERRÁNEO | 4,5  | 4,5  |
| ATR-72                     | 6,2  | 5,7  |

4.2. PERSONAL

En el análisis comparativo de plantillas debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el modelo de gestión definido en el Plan Director, desde comienzos de 1998 se refleja la descentralización de las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde el Area Corporativa a Material, Aeropuertos, Sistemas y Carga y que, asimismo, a lo largo de 1998 se ha producido el trasvase de personal de Aviaco a IBERIA en las áreas Comercial, Administración de Ingresos, Sistemas y Aeropuertos (a excepción del aeropuerto de Mahón).

#### 4.2.1. PLANTILLA

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1998 y 1997:

##### ■ PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL

|                            | TIERRA        |               | VUELO        |              | TOTAL         |               |
|----------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
|                            | 1998          | 1997          | 1998         | 1997         | 1998          | 1997          |
| <b>IBERIA, L.A.E.</b>      | <b>17.540</b> | <b>17.100</b> | <b>4.525</b> | <b>4.424</b> | <b>22.065</b> | <b>21.525</b> |
| AVIACO                     | 836           | 1.036         | 883          | 852          | 1.719         | 1.888         |
| VIVA                       | 235           | 229           | 195          | 192          | 430           | 421           |
| BINTER CANARIAS            | 156           | 151           | 148          | 143          | 304           | 294           |
| BINTER MEDITERRANEO        | 25            | 28            | 30           | 35           | 55            | 63            |
| CAMPOS VELAZQUEZ           | 9             | 9             |              |              | 9             | 9             |
| CACESA                     | 122           | 124           |              |              | 122           | 124           |
| IBER-SWISS                 | 1.068         | 942           |              |              | 1.068         | 942           |
| SAVIA                      | 54            | 32            |              |              | 54            | 32            |
| <b>GRUPO TRANSP. AEREO</b> | <b>20.045</b> | <b>19.651</b> | <b>5.781</b> | <b>5.646</b> | <b>25.826</b> | <b>25.297</b> |

##### ■ PLANTILLA, FINAL EJERCICIO

|                            | TIERRA        |               | VUELO        |              | TOTAL         |               |
|----------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
|                            | 1998          | 1997          | 1998         | 1997         | 1998          | 1997          |
| <b>IBERIA, L.A.E.</b>      | <b>19.139</b> | <b>18.023</b> | <b>4.827</b> | <b>4.449</b> | <b>23.966</b> | <b>22.472</b> |
| AVIACO                     | 565           | 965           | 876          | 880          | 1.441         | 1.845         |
| VIVA                       | 237           | 224           | 177          | 187          | 414           | 411           |
| BINTER CANARIAS            | 161           | 150           | 145          | 146          | 306           | 296           |
| BINTER MEDITERRANEO        | 24            | 27            | 27           | 33           | 51            | 60            |
| CAMPOS VELAZQUEZ           | 9             | 9             |              |              | 9             | 9             |
| CACESA                     | 121           | 123           |              |              | 121           | 123           |
| IBER-SWISS                 | 1.337         | 987           |              |              | 1.337         | 987           |
| SAVIA                      | 61            | 47            |              |              | 61            | 47            |
| <b>GRUPO TRANSP. AEREO</b> | <b>21.654</b> | <b>20.555</b> | <b>6.052</b> | <b>5.695</b> | <b>27.706</b> | <b>26.250</b> |

#### 4.2.2. PRODUCTIVIDAD

La variación en la productividad de las compañías del Grupo de Transporte Aéreo, medida en términos de millones de AKO/empleado, es la siguiente:

##### ■ VARIACION PRODUCTIVIDAD

|                               | MILLONES AKO/EMPLEADO |             |              |              |              |              |             |             |
|-------------------------------|-----------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
|                               | TIERRA                |             | TÉCN. VUELO  |              | AUX. VUELO   |              | TOTAL       |             |
|                               | 98                    | 97          | 98           | 97           | 98           | 97           | 98          | 97          |
| IBERIA+AVIACO                 | 2,49                  | 2,35        | 25,35        | 23,80        | 12,70        | 12,29        | 1,92        | 1,82        |
| VIVA                          | 11,37                 | 10,60       | 38,52        | 34,81        | 21,30        | 19,78        | 6,22        | 5,76        |
| BINTER CANARIAS               | 2,42                  | 2,67        | 5,31         | 6,50         | 4,93         | 4,98         | 1,24        | 1,37        |
| BINTER MEDITERRANEO           | 2,79                  | 2,53        | 3,55         | 2,86         | 7,43         | 7,01         | 1,29        | 1,13        |
| <b>GRUPO TRANSPORTE AEREO</b> | <b>2,60</b>           | <b>2,46</b> | <b>24,87</b> | <b>23,37</b> | <b>12,81</b> | <b>12,37</b> | <b>1,99</b> | <b>1,89</b> |

### [5] RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO TRANSPORTE AÉREO

#### 5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION POR COMPAÑIAS

El resultado total del ejercicio 1998 ha ascendido a 52.461 millones de pesetas de beneficios, siendo su desagregación por Compañías la siguiente, en millones de pesetas:

##### ■ POR COMPAÑIAS

|                               | MILLONES DE PESETAS |               |
|-------------------------------|---------------------|---------------|
|                               | 1998                | 1997          |
| IBERIA                        | 47.979              | 35.950        |
| AVIACO                        | 4.092               | 5.205         |
| VIVA                          | (1.020)             | (1.521)       |
| BINTER CANARIAS               | 813                 | 409           |
| BINTER MEDITERRANEO           | (278)               | (342)         |
| CACESA                        | 74                  | 72            |
| CARGOSUR                      | 100                 | (186)         |
| SAVIA                         | 428                 | 380           |
| IBERSWISS                     | 398                 | 148           |
| CAMPOS VELAZQUEZ              | (88)                | (4)           |
| <b>GRUPO TRANSPORTE AEREO</b> | <b>52.461</b>       | <b>40.047</b> |

(No se incluyen los resultados de los ajustes de consolidación).

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión del Grupo de Transporte Aéreo, que difiere de la cuenta de resultados de memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión, ofrece la siguiente composición, en millones de pesetas:

| CUESTA DE EXPLOTACION           | MILLONES DE PESETAS |                |             |
|---------------------------------|---------------------|----------------|-------------|
|                                 | 1998                | 1997           | % VAR.      |
| <b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>  |                     |                |             |
| PASAJE                          | 529.757             | 468.755        | 13,0        |
| CARGA Y EXCESO EQUIPAJE         | 39.320              | 40.977         | (4,0)       |
| HANDLING                        | 39.530              | 40.871         | (3,3)       |
| MATERIAL                        | 18.712              | 14.339         | 30,5        |
| COMISIONES DE VENTA             | 10.001              | 8.109          | 23,3        |
| VENTAS DE MAYORDOMÍA            | 3.870               | 3.899          | (0,7)       |
| OTROS ING. EXPLOTACIÓN          | 23.639              | 32.239         | (26,7)      |
|                                 | <b>664.829</b>      | <b>609.188</b> | <b>9,1</b>  |
| <b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>    |                     |                |             |
| COMBUSTIBLE                     | 58.465              | 60.228         | (2,9)       |
| PERSONAL                        | 197.043             | 190.451        | 3,5         |
| SERVICIOS DE TRÁFICO            | 51.638              | 45.657         | 13,1        |
| SERVICIO A BORDO                | 12.070              | 11.937         | 1,1         |
| COMERCIALES                     | 73.742              | 65.611         | 12,4        |
| TASAS DE NAVEGACIÓN             | 27.970              | 23.749         | 17,8        |
| MANTENIMIENTO FLOTA             | 40.484              | 30.993         | 30,6        |
| ALQUILER DE FLOTA               | 45.997              | 27.258         | 68,7        |
| AMORTIZACIONES                  | 26.327              | 37.578         | (29,9)      |
| SISTEMA DE RESERVAS             | 14.990              | 12.244         | 22,4        |
| CÁNONES                         | 5.259               | 10.007         | (47,4)      |
| OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN        | 58.383              | 53.427         | 9,3         |
|                                 | <b>612.368</b>      | <b>569.141</b> | <b>7,6</b>  |
| <b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b> | <b>52.461</b>       | <b>40.047</b>  | <b>31,0</b> |

Los principales comentarios a dicha cuenta de explotación son los siguientes:

A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO TRANSPORTE AÉREO

Los ingresos de explotación se incrementan un 9,1%. Las variaciones más representativas se comentan a continuación:

- Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin

incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 61.002 M. Ptas. se desglosa según el detalle siguiente:

| PASAJE                  | VAR. INGR. ACTIVIDADES / 1997 | CAUSA DE LA VARIACIÓN |               |              |               | VAR. INGR. CONTABLES / 1997 |
|-------------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------|--------------|---------------|-----------------------------|
|                         |                               | PRECIO                | VOLUMEN       | PARIDAD      | OTROS*        |                             |
| IBERIA, L.A.E. + AVIACO | 44.616                        | 12.120                | 29.329        | 3.167        | 14.742        | 59.356                      |
| AVIACO (CHARTER)        | (1.318)                       | (112)                 | (1.206)       | -            | -             | (1.318)                     |
| VIVA                    | 2.646                         | 213                   | 2.252         | 181          | 0             | 2.646                       |
| BINTER CANARIAS         | 132                           | 222                   | (90)          | -            | (59)          | 73                          |
| BINTER MEDITERRANEO     | 258                           | 144                   | 114           | -            | (13)          | 245                         |
| <b>GRUPO NACIONAL</b>   | <b>46.335</b>                 | <b>12.587</b>         | <b>30.399</b> | <b>3.348</b> | <b>14.669</b> | <b>61.002</b>               |

\* Otros ingresos de explotación  
Ingresos de explotación de los ingresos contables y los ingresos por otros motivos por IBERIA. Ingresos de explotación de los puntos IB Plus y la recuperación de los ingresos desde la cuenta de BPA recuperada en el año 1998 en ingresos de pasaje por un total de 14.470 M. Ptas. frente a los 9.000 recogidos el año 1997 en otros ingresos de explotación.

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 6,5% en términos de PKT's. En la variación por precio existen efectos diversos que afectan al yield, como la mezcla tarifaria, con una proporción de ventas en tarifas nobles que se ha incrementado un 4,6% respecto a la venta de clases económicas y las políticas comerciales de mejora del yield (rediseños tarifarios, herramientas informáticas de gestión de ingresos, etc.).

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar y de la libra esterlina frente a su cotización media en 1997, con unas variaciones medias anuales del 3,7% y del 4,8%, respectivamente.

- Carga

Los ingresos se decrecientan un 4%, esto es, 1.658 M. Ptas., variación que se debe principalmente a la reducción de la demanda (1,9%) en IBERIA, no compensada con el leve incremento del yield (0,4%) debido principalmente a la disminución de etapa (0,3%) y a paridad.

- Handling

La reducción registrada en los ingresos por este concepto continúa debido a la disminución de facturación a terceros con motivo de la entrada en el mercado de segundos operadores y la consiguiente pérdida de mercado y disminución de precios. No obstante, es destacable que la pérdida de cuota registrada es sensiblemente inferior a la prevista, así como la disminución del precio unitario menor del inicialmente contemplado.

- Material

Los ingresos por mantenimiento de aviones registraron en 1998 un incremento, cifrado en 4.373 M. Ptas. Este incremento se debe fundamentalmente a la puesta en práctica de las medidas contempladas en el Plan Director, donde la actividad a realizar con terceros debe centrarse en los productos de mayor valor añadido.

- Comerciales

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 1.892 M. Ptas.

- Otros ingresos de explotación

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos disminuye (8.599 M. ptas.) se deben a que en 1997 se recogía en este epígrafe la recuperación de ingresos de las cuentas de BPU (aproximadamente 9.000 M. Ptas.). En términos netos la variación en este epígrafe ha supuesto un incremento frente al año anterior de 401 M. Ptas. debido entre otras cosas al incremento de la facturación de servicios de catering y handling mayordomía de Iberswiss, valorado en 1.066 M. Ptas., compensado parcialmente por la disminución de los ingresos por comunicaciones (595 M. Ptas.).

B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 7,6% (43.228 M. Ptas.), inferior al registrado en los ingresos. Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento de los costes por alquiler de aviones originado en las operaciones de wet-lease, el incremento de los costes de mantenimiento, compensado parcialmente con el aumento de la facturación a terceros, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes del personal, aplicación de los convenios colectivos y los incrementos de plantilla de vuelo y tierra (handling y mantenimiento).

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

El total del gasto de combustible ha disminuido un 2,9% respecto al de 1997 (1.763 M. Ptas.), debido principalmente a la disminución del precio de combustible aun cuando el dólar se haya apreciado un 3,7%. El coste en pesetas por HB se redujo un 8,1%, ahorro superior al incremento de actividad (469.861 HB en 1998 y 444.636 HB en 1997), de un 5,6%. Asimismo hay que considerar el ahorro que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible.

- Personal

El coste de personal ha crecido un 3,5% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

Incremento salarial del convenio con pilotos (IBERIA + Aviaco), IPC para 1997 y 1998.  
Incremento para 1998 del convenio para el personal de tierra.  
Aumento de la plantilla de vuelo (TCP's 3,6%; tripulantes técnicos 0,8%) y de tierra (2,1%).  
Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social, 1%.

Por otra parte, frente al año anterior hay una disminución en este capítulo debida a una mejor previsión de mejora de resultados.

- Servicios de tráfico

Como continuación de las medidas de ahorro derivadas del PREGA, se siguen renegociando contratos relativos a aquellos gastos controlables por la Compañía, tales como limpieza de aviones y equipos de handling en escalas internacionales. En lo relativo a gastos sujetos a precios públicos, como los derechos de aterrizaje o las tasas de aproximación, o en el caso de gastos sujetos a tarifas reglamentadas, como el despacho de aviones, difícilmente negociables por depender de los operadores de handling, se ha producido un importante crecimiento, principalmente en los derechos de aterrizaje (incrementos de un 4% de media), los hoteles para tripulaciones y los costes derivados de viajes interrumpidos, debido a la pérdida de calidad en algunos parámetros de nuestra operación.

- Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

El incremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, justifica el aumento de gastos comerciales; el coste comercial respecto a ingresos de tráfico se ha incrementado un 3%, debido principalmente al aumento de gastos por la ofensiva comercial de IBERIA, con un impacto en los conceptos de publicidad y propaganda a nivel Grupo respecto a 1997 superior a 648 M. Ptas.

Las comisiones siguen reduciéndose en relación a los ingresos de pasaje, debido a la extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y a la disminución de las sobrecomisiones, especialmente en Japón. Por otro lado, la incorporación de nuevos sistemas de venta directa e información comercial, como la venta telefónica, la distribución por Internet y la implantación del vuelo sin billete están reduciendo el gasto comercial.

Dentro del Plan Director, se ha implementado en el territorio doméstico el Plan Valor 98 para agencias nacionales, que ha permitido reducir los costes comerciales mediante una gestión comercial por parte de las agencias nacionales mucho más basada en la incentivación.

- Tasas de navegación

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 17,8% (4.221 M. Ptas.), por encima del crecimiento de la actividad medida en horas bloque (5,6%), debido a un alza de las tarifas por parte de Eurocontrol, así como la inclusión desde enero 1998 de la tasa de aproximación para los aeropuertos nacionales (algo más de 2.000 M. Ptas.).

- Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se incrementa en 9.491 M. Ptas., debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y, sobre todo, a la subcontratación del mantenimiento de motores. Por otro lado, los costes de mantenimiento de la flota de Air Europa contratada suponen algo menos de 3.000 M. Ptas. adicionales en este capítulo sobre el año anterior.

- Alquiler de flota

Se ha producido un importante incremento de 18.739 M. Ptas. en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo de la flota A-340 por las nuevas incorporaciones (4.143 M. Ptas.) pero inferior en las flotas A-320, B-727, B-757, M-D87 y B-747 (1.433 M. Ptas.).

- Un coste superior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta, y otras compañías por un importe de 2.560 M. Ptas., pero principalmente por el contrato de flota B-737, B-757 y B-767 de Air Europa por 10.623 M. Ptas. frente a 693 M. Ptas. en 1997.

- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han incrementado en 2.438 M. Ptas.

- Amortizaciones

En este capítulo se produce una importante disminución del gasto, derivada del menor impacto en este ejercicio de la actualización de balances de 1996 (más de 5.000 M. Ptas.) y el efecto no recurrente en 1998 de las amortizaciones de los B-727 realizadas en 1997 (3.500 M. Ptas.), además del efecto de los activos terminados de amortizar en 1997 o en los primeros meses del año.

- Otros gastos de explotación

Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

a) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 2.747 M. Ptas., debido en gran medida a la incorporación del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y al aumento de actividad.

b) Los cánones disminuyen en 4.748 M. Ptas. debido al cambio de criterio contable en el incremento de las tasas operadas desde mayo de 1997 (con el mismo impacto en los ingresos).

## 5.2. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS GRUPO TRANSPORTE AEREO

### CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

MILLONES DE PESETAS

|                                            | 1998           | 1997           |
|--------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>            | <b>52.461</b>  | <b>40.047</b>  |
| INGRESOS FINANCIEROS                       | 7.341          | 9.654          |
| GASTOS FINANCIEROS                         | (6.580)        | (9.816)        |
| DOTACIÓN FONDO PENSIONES                   | (3.472)        | (3.752)        |
| DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO            | 6.572          | 11.448         |
| DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO            | (8.851)        | (15.464)       |
| <b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>              | <b>(4.990)</b> | <b>(7.930)</b> |
| <b>RESULTADOS CARTERA VALORES</b>          | <b>(602)</b>   | <b>(1.407)</b> |
| <b>AMORTIZACION FONDO COMERCIO</b>         | <b>(183)</b>   | <b>-</b>       |
| <b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>          | <b>19.282</b>  | <b>(9.929)</b> |
| <b>R.N.A.I.</b>                            | <b>65.967</b>  | <b>20.781</b>  |
| IMPUESTOS                                  | (12.796)       | (3.672)        |
| <b>RESULTADO ANTES DE MINORITARIOS</b>     | <b>53.171</b>  | <b>17.109</b>  |
| <b>RESULTADO ATRIBUIBLE A MINORITARIOS</b> | <b>(146)</b>   | <b>(59)</b>    |
| <b>RESULTADO SOCIEDAD DOMINANTE</b>        | <b>53.025</b>  | <b>17.050</b>  |