

INFORME ANUAL 1999

C N M V
Registro de Auditorias
Emisores
6668
Nº

CNIV Comisión Nacional
del Mercado de Valores

REGISTRO DE ENTRADA
Nº 200119353 19 MAR 2001



C N M V
Registro de Auditorias
Emisores
Nº 6668

INDICE

.....



FE DE ERRATAS _____

Pag. 50 – Cuadro:
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES
APLICACIONES EN EL EJERCICIO
donde se lee (24.256), léase: (24.356)

Pag. 176 – Cuadro: INGRESOS DE PASAJE
AVIACO CHARTER 1999,
donde se lee 396, léase 369



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

CARTA DEL PRESIDENTE	6
INFORMACIÓN LEGAL	9
ESTADOS FINANCIEROS	13
-BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998	14
-CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1999 Y 1998	16
MEMORIA	19
-ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD	21
-BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES	22
-DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	22
-NORMAS DE VALORACIÓN	22
-INMOVILIZACIONES INMATERIALES	29
-INMOVILIZACIONES MATERIALES	31
-INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	39
-DEUDORES	47
-INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	48
-FONDOS PROPIOS	49
-PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	50
-DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	51
-OPERACIONES DE FUTURO	52
-SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	53
-SITUACIÓN FISCAL	55
-INGRESOS Y GASTOS	59
-EFECTO 2000	63
-RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	63
-CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 1999 Y 1998	64
INFORME DE GESTIÓN	67
-ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO	69
-PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)	74
-RESUMEN POR ÁREAS DE GESTIÓN DE IBERIA, L.A.E.	78
-RECURSOS	86
-RESULTADOS DE IBERIA, L.A.E.	88
ORGANOS DE GOBIERNO	95

GRUPO IBERIA

INFORMACION LEGAL	101
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS	105
-BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998	106
-CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1999 Y 1998	108
MEMORIA CONSOLIDADA	111
-ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO	113
-SOCIEDADES DEPENDIENTES	114
-SOCIEDADES ASOCIADAS	116
-BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS	118
-DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	119
-NORMAS DE VALORACIÓN	119
-INMOVILIZACIONES INMATERIALES	128
-INMOVILIZACIONES MATERIALES	129
-INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	138
-FONDOS DE COMERCIO Y DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	142
-INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	143
-FONDOS PROPIOS	144
-SOCIOS EXTERNOS	149
-PROVISIONES PARA RESGOS Y GASTOS	150
-DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	151
-OPERACIONES DE FUTURO	152
-SITUACIÓN FISCAL	153
-INGRESOS Y GASTOS	156
-APORTE DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS	160
-EFECTO 2000	161
-RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	161
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO	163
-ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO	165
-PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)	170
-RESUMEN POR ÁREAS DE GESTIÓN DE IBERIAS	177
-RECURSOS	182
-RESULTADOS FINANCIEROS DEL GRUPO DE TRANSPORTE AEREO	186



EL FINAL DE UNA ETAPA, Y EL INICIO DE UNA NUEVA ERA

POR XABIER DE IRALA, PRESIDENTE DE IBERIA

Con el año 1999 se han cerrado varios capítulos de la reciente historia de Iberia. Por un lado, ha supuesto la conclusión del plan director que ha regido la estrategia y actuaciones de la compañía durante los tres últimos años; y, por otro, el inicio de su paso al ámbito privado, en el que deberá permanecer en el futuro. Muchas cosas van a cambiar a partir de ahora, aunque otras muchas ya lo han hecho, pues aun estando dentro de la esfera de la propiedad pública, la empresa se ha gestionado como privada durante los últimos ejercicios.

1999 ha sido en sí mismo un año intenso, difícil pero al mismo tiempo alentador, porque a pesar de los muchos problemas ocasionados por la congestión del tráfico aéreo en Europa y la conflictividad con el Sepla, junto con la fuerte competencia en todos los mercados, los 31.082 millones de pesetas de beneficios antes de impuestos alcanzados por el grupo son los segundos mejores en la historia de la compañía. Además, se ha avanzado en varios aspectos fundamentales, como la renovación de la flota, la entrada en la gran alianza mundial oneworld, las nuevas rutas y servicios en el mercado Latinoamericano, la salida al mercado de Viva Tours, la integración de Aviaco en Iberia, la firma de acuerdos comerciales con American Airlines y British Airways o el ya mencionado inicio de la privatización.

El plan director 1997-1999 se ha concluido logrando los objetivos propuestos: se ha preparado a Iberia para su privatización, se han alcanzado unos niveles de rentabilidad y beneficios sólidos, se ha incrementado la presencia de la compañía en el sector a nivel mundial y se está produciendo el cambio cultural necesario dentro de la empresa para identificarse claramente con el cliente y atraer al inversor privado. Asimismo, los convenios colectivos de los distintos colectivos de la empresa están vigentes hasta el año 2001. En cuanto a los resultados económicos, éstos han superado con creces lo inicialmente previsto tanto en ingresos, como en beneficios y rentabilidad: 1,9 billones de pesetas de ingresos acumulados durante los tres años (6,5 por ciento más de lo previsto) y más de 117.000 millones de pesetas de beneficios antes de impuestos (62 por ciento mejor que las previsiones para el trienio).

Centrándonos en el año 1999, un ejercicio donde, a pesar de los problemas, se han reducido los costes unitarios un 4 por ciento, los beneficios antes de impuestos fueron de 31.082 millones de pesetas. Estos resultados, aun siendo muy buenos, fueron inferiores a los del año anterior. Los problemas del tráfico aéreo en Europa, agravados en España por la falta de controladores, que nos obligaron a reducir actividad, la huelga del Sepla, la crisis económica que afectó a diversos mercados, el inicio de una escalada en el precio del combustible y la presión a la baja de los precios de los billetes por la fuerte competencia, fueron factores que contribuyeron a reducir los resultados finales.

Durante todo el año se tomaron decisiones estratégicas trascendentales para el futuro de la compañía. En febrero se firmó el acuerdo comercial con British Airways para operar vuelos con código compartido y colaborar en otras áreas como los programas de viajeros frecuentes, carga o servicios en tierra. Se sumaba así al acuerdo firmado un año antes con American Airlines en el mismo sentido, y que ha permitido a Iberia multiplicar su presencia en Estados Unidos, el mayor mercado mundial. Simultáneamente se alcanzaban sendos acuerdos estratégicos con ambas aerolíneas por los que entre ellas compraban un 10 por ciento de Iberia, y con lo que se iniciaba así el proceso de privatización; dicho proceso continuó meses más tarde con la selección por parte del accionista de Iberia de los socios institucionales que tienen ya el 30 por ciento (Caja Madrid, BBV, Logista, El Corte Inglés y Ahorro Corporación), y culminará cuando salga a Bolsa el capital restante.

También en febrero se anunció la participación de Iberia en la gran alianza mundial, oneworld. La entrada efectiva tuvo lugar en septiembre, fecha a partir de la cual nuestros clientes se benefician de la pertenencia a dicho grupo: disponen de mayores facilidades para viajar a más de 650 destinos de todo el mundo, pueden acceder a 300 salas Vip, cuentan con la asistencia y atención de los 250.000 empleados que forman parte de dicha alianza, y acumulan puntos Iberia Plus cuando viajan con cualquiera de las compañías asociadas.

Si en 1998 se firmaron los acuerdos con Airbus y Boeing para la renovación de la flota de Iberia, que supone la incorporación de 103 aviones en el plazo de cinco años con una inversión de 600.000 millones de pesetas. es en 1999 cuando comienza el proceso de renovación y recibimos los 21 primeros aviones: 12 de la familia Airbus 320, un Airbus 340 y ocho Boeing 757, al tiempo que retiramos 10 de los antiguos. En el 2000 está previsto recibir 26 y retirar 37. La renovación de la flota era una de nuestras prioridades, por razones comerciales, medioambientales y de costes. La ventaja de la nueva flota estriba en que permite una mejor utilización de aviones y tripulaciones, consume menos combustible, genera menores gastos de mantenimiento, producen menos ruido, y permite ofrecer al cliente un mejor producto, aunque transitoriamente nos obligue a dedicar muchos más recursos a la formación de las tripulaciones.

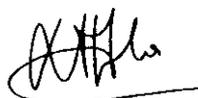
En el año 1999 también tuvo lugar la presentación de la nueva Business Intercontinental, la clase de negocios para los vuelos con América y Sudáfrica. La transformación de la misma ha sido total, y sin duda efectiva, pues el número de pasajeros que la utilizó creció por encima del 30 por ciento. El paso siguiente, en el que estamos trabajando a lo largo del 2000, es la mejora del resto de las clases, destacando la Gran Clase con la incorporación de butacas-cama a bordo.

Esta mejora del servicio forma parte de la gran apuesta de Iberia por el mercado latinoamericano, en el que somos líderes. El crecimiento de la oferta con estas rutas sigue su ritmo previsto, con más vuelos (queremos llegar al vuelo diario a las principales ciudades sudamericanas), más rutas directas y nuevos destinos. Crecemos en todo el continente americano, desde Nueva York a Buenos Aires o Santiago de Chile, una media del 24 por ciento en 1999. Hemos abierto la ruta con Guayaquil e iniciado vuelos directos a Quito desde Madrid y a Nueva York desde Barcelona.

Dentro de la estrategia de Iberia definida en el plan director, se encontraba la de integrar las filiales en la red de Iberia, para una utilización más eficaz de los medios. Por un lado Viva Air, filial para vuelos chárter, negocio en el que llevaba perdidos más de 7.000 millones de pesetas, y que era la única empresa o actividad del Grupo que tenía déficit, cesó su actividad de vuelo en abril de este año, al no alcanzarse un acuerdo con el Sepla de Iberia para dedicarla a vuelos regulares. Por otro lado Aviaco se integró en Iberia desde septiembre, culminación de un proceso iniciado dos años antes cuando por primera vez comenzaron a operar en códigos compartidos. El acuerdo con los sindicatos de una y otra empresa ha permitido la integración, un proceso difícil por la falta de antecedentes en el sector, y que se logró consensuar con todos los colectivos.

El balance del año, por consiguiente, es bueno, tanto por las decisiones estratégicas tomadas como por los resultados alcanzados, necesitando mejorar el nivel de servicio que en ocasiones ofrecimos a nuestros clientes. Y es que, entre las dificultades a las que ha habido que hacer frente durante 1999, la mayor ha sido, sin duda, la relativa a los retrasos provocados por la congestión del tráfico aéreo en Europa, agravada por la falta de controladores en España. El momento de mayor gravedad se alcanzó en primavera, cuando coincidieron además otros factores puntuales como la guerra de Kosovo, la reestructuración de rutas en Europa y el conflicto con el Sepla. Desde Iberia y desde las organizaciones internacionales a las que pertenecemos, vamos a seguir reclamando una clara determinación política de los gobiernos europeos para acabar con los problemas de organización del espacio aéreo europeo, como su fragmentación, que nos impiden ser competitivos y ofrecer un servicio de calidad.

Se ha cerrado una etapa, pero ya estamos trabajando en la siguiente. Al plan director 1997-1999, le sigue, como clara continuación de las líneas estratégicas enunciadas, el correspondiente al 2000-2003. Entre otros objetivos, nos planteamos la necesidad de seguir creciendo; además, vamos a invertir en mejorar el servicio al mismo tiempo que seguimos reduciendo costes y mejoramos la productividad; tenemos que rejuvenecer la plantilla, gestionar mejor nuestros activos, especialmente la utilización de la flota, apostar por las nuevas tecnologías y culminar el nuevo modelo organizativo que nos permita gestionar individualmente cada negocio, así como implantar actuaciones que desarrollen estas áreas para crear valor para nuestros accionistas.



Xabier de Irala

I N F O R M E A N U A L 1 9 9 9

INFORMACION 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 1999 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.

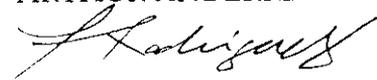
Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 1999, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1999. Con fecha 12 de mayo de 1999 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1998 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

Los Administradores de la Sociedad también han formulado las cuentas anuales del Grupo Iberia del ejercicio 1999. El efecto de la consolidación se expone en la Nota 4-e de la memoria.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 1999 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 1999 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 1999 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 1999. 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

28 de abril de 2000

ESTADOS FINANCIEROS

.....
BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 1999 Y 1998



ACTIVO	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
INMOVILIZADO:		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 4-a)	285	465
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)	58.290	25.712
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)	282.070	202.194
FLOTA AÉREA:		
COSTE	407.562	338.809
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(189.093)	(191.720)
	218.469	147.089
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	158.901	157.135
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(95.300)	(102.030)
	63.601	55.105
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	127.943	136.074
PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7)	96.226	93.943
CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7)	33.625	27.553
EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS A LARGO PLAZO (NOTA 14)	36.066	50.192
CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS (NOTA 7)	11.440	4.659
PROVISIONES (NOTA 7)	(49.414)	(40.273)
TOTAL INMOVILIZADO	468.588	364.445
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 5)	16.163	5.571
ACTIVO CIRCULANTE:		
EXISTENCIAS	12.005	8.744
EMPRESAS DEL GRUPO, DEUDORES (NOTA 14)	12.353	14.385
DEUDORES (NOTA 8)	71.064	55.418
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 9)	87.393	76.557
TESORERÍA	1.175	1.977
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	4.395	4.964
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	188.385	162.045
TOTAL ACTIVO	673.136	532.061

PASIVO

MILLONES DE PESETAS

	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
FONDOS PROPIOS (NOTA 10):		
CAPITAL SUSCRITO	118.478	114.727
PRIMA DE EMISIÓN	16.049	-
RESERVA LEGAL	5.129	-
RESERVAS VOLUNTARIAS	623	-
DIFERENCIAS POR AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	200	-
PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	(5.570)	(15.809)
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	16.052	51.291
TOTAL FONDOS PROPIOS	150.961	150.209
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2.503	1.147
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:		
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 4-I)	14.974	15.117
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 4-K)	50.549	45.156
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	19.115	15.740
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 11)	56.356	63.979
TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	140.994	139.992
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)	89.794	48.322
DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)	4.970	4.851
DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS	22	99
OTRAS DEUDAS	40	4
TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO	94.826	53.276
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 12)	56.982	35.910
DEUDAS CON EMPRESAS DE GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 14)	77.409	17.617
ACREEDORES COMERCIALES	111.457	100.456
ANTICIPOS DE CLIENTES	30.459	27.547
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	80.998	72.909
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	18.704	16.235
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 15)	19.220	17.193
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	80	26
TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	283.852	187.437
TOTAL PASIVO	673.136	532.061

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 1999.



DEBE	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
GASTOS:		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 16)	86.186	74.183
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 16)	187.170	166.168
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	19.895	19.137
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	602	2.023
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)	324.638	322.851
	618.491	584.362
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	5.477	47.979
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	8.254	7.663
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	15.870	8.529
	24.124	16.192
RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS	18.644	-
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	24.121	44.304
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO (NOTA 7)	9.143	(382)
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO	584	953
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTAS 7 y 16)	24.446	13.092
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	1.000	305
	35.173	13.968
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS	-	18.497
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	16.859	62.801
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 15)	807	11.510
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	16.052	51.291

HABER

MILLONES DE PESETAS

	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
INGRESOS:		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 16)	596.272	606.953
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 16)	27.696	25.388
	623.968	632.341
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL (NOTA 7)	10.904	312
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES (NOTA 7)	9.397	-
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	4.335	5.910
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	18.132	6.295
	42.768	12.517
RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	-	3.675
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	543	7.974
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 7 Y 16)	14.608	10.945
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 16)	12.760	13.546
	27.911	32.465
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	7.262	-

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999.

I N F O R M E A N U A L 1 9 9 9

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 gran desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

La Sociedad ha completado en 1999 la implantación del Plan Director 1997-1999, que tenía por objetivo consolidar a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como un operador global de transporte aéreo. Las principales acciones de este Plan Director han sido:

1- Perfeccionamiento del esquema organizativo de modelos de gestión diferenciados para cada uno de los negocios: Aeropuertos, Material, Sistemas y 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.

3- Firma de alianzas comerciales con American Airlines, Inc. y British Airways, y formalización de un acuerdo para la toma de participación en el 10% del capital social de la Sociedad.

Por otra parte, en 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 anteriormente indicadas, y que permitirá la globalización de la actividad del transporte aéreo.

4- En diciembre de 1999, se ha firmado el acuerdo entre Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y los nuevos accionistas de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. por el que éstos últimos adquirirán el 40% del capital social de la Sociedad.



5- En septiembre de 1999 se ha producido la integración del personal de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) y en diciembre de 1999 la Sociedad ha adquirido la totalidad de la flota aérea de AVIACO.

Asimismo, está previsto que en el año 2000 se produzca la fusión de Aviación y Comercio, S.A. con la Sociedad.

- 2 -

BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las cuentas anuales del ejercicio 1999 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 1999. 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 1999 realizada por los Administradores de la Sociedad, es la siguiente:

DISTRIBUCION DE RESULTADOS

	MILLONES DE PESETAS
A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	5.570
A RESERVA LEGAL	1.605
A RESERVAS VOLUNTARIAS	851
A DIVIDENDOS	8.026
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	16.052

- 4 -

NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 1999, 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 1999 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 180 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 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, en divisa distinta de la peseta y/o euro, ni en el ejercicio 1999 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 1999 no se ha modificado el valor neto contable de ningún avión por este concepto.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición y 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 1999 por amortización del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 2.491 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 y se ha modificado en el presente ejercicio de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-f).

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 las células de la flota aérea B-747, B-757, B-767, DC-10, MD-87, MD-88, A-300, A-320, A-321 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 1999 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 (a)	3, 9 y 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

(a) Los años de vida útil estimada de la flota aérea son normalmente 18 años. No obstante, durante el presente ejercicio la Sociedad ha adquirido flota aérea a Aviación y Comercio, S.A. cuya vida útil estimada es la correspondiente a su vida útil pendiente.

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 1999 de 3.828 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 1999 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosa en los siguientes conceptos:

1999

	MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA	8.176
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	9.073
	17.249

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 Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA), "Amadeus Group", Touroperador Viva Tours, S.A. y las sociedades propietarias de los aviones A-340, se ha determinado en función de sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1999.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 1999 supone un incremento de los activos de 13.728 millones de pesetas, un aumento de los beneficios del ejercicio de 9.414 millones de pesetas y un aumento de las reservas de 8.377 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.

De acuerdo con dicha norma, durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha efectuado los correspondientes aumentos en el coste y en las dotaciones para amortización de parte de su flota aérea, sin que su impacto sea significativo.

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.

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. El saldo de este epígrafe del balance de situación representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1999 y pendientes de utilizar a dicha fecha.

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

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 1999 adjunto incluye una provisión de 6.686 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 1999. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 1999 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 1999 adjunta por importe de 621 millones de pesetas y 605 millones de pesetas, respectivamente.

Durante el primer semestre del año 2000, la Dirección de la Sociedad analizará el plan de financiación o reequilibrio más adecuado para llevar a cabo la externalización del pasivo por estos conceptos, en la parte correspondiente de acuerdo con la legislación vigente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1999 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. Asimismo, las tablas demográficas utilizadas son las denominadas GRM/F-80, con dos años menos de edad.

El 1 de septiembre de 1999 se ha integrado en la plantilla de la Sociedad el personal procedente de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO). El pasivo devengado hasta el 31 de agosto de 1999 por este concepto por el personal de AVIACO se registrará en el balance de situación de la Sociedad cuando se produzca la fusión con AVIACO, prevista para el año 2000. Este registro no supondrá ningún gasto para la Sociedad.

J) MONTEPIO 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 1999 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 3.171 millones de pesetas, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 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 1999. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1999 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 1999 adjunta por importe de 5.389 millones de pesetas y 1.806 millones de pesetas, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 1999 la Sociedad ha realizado una dotación adicional con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, por importe de 836 millones de pesetas, para hacer frente a las obligaciones asumidas con el personal de vuelo de la sociedad "Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A." que se ha incorporado a la plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1999 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. Las tablas demográficas utilizadas son las denominadas GRM/F-80, con dos años menos de edad.

El 1 de septiembre de 1999 se ha integrado en la plantilla de la Sociedad el personal procedente de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO). El pasivo devengado hasta el 31 de agosto de 1999 por estas obligaciones por el personal de AVIACO se registrará en el balance de situación de la Sociedad cuando se produzca la fusión con AVIACO, prevista para el año 2000. Este registro no supondrá ningún gasto para la Sociedad.

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.

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 al amparo de lo dispuesto en los artículos 42 y siguientes del Código de Comercio, de conformidad con lo previsto en la Ley 5/1996, de 10 de enero. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1999 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 periodo 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 los mismos 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.

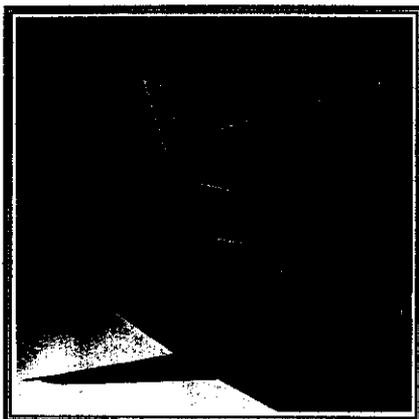
- 5 -

INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las diferentes cuentas de inmovilización inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

1999	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-99	ADICIONES Y DOTACIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-99
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	34.709	33.764	-	308	68.781
APLICACIONES INFORMÁTICAS	1.813	1.272	-	(209)	2.876
DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS	243	52	-	(210)	85
AMORTIZACIONES	(11.053)	(2.538)	71	68	(13.452)
VALOR NETO	25.712	32.550	71	(43)	58.290





DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha adquirido seis aviones A-320 en régimen de arrendamiento financiero por un importe de 31.644 millones de pesetas.

Las principales características de estos seis contratos de arrendamiento firmados son las siguientes:

1. Vencimiento: 1 de septiembre de 2007.
2. Intereses: semestrales pagaderos el 1 de marzo y el 1 de septiembre de cada año.
3. Tipo de interés: aproximadamente, el 5,44% fijo.
4. Opción de compra: 20.579.347 euros cada uno para tres de los seis aviones y 20.644.653 euros para cada uno de los otros tres aviones.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1999, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados al LIBOR, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12-99

MILLONES DE PESETAS

PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	68.759
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES	27.592
- EN EL EJERCICIO	4.915
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE	40.212 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA	41.878 (a)

La cifra de pesetas en la columna de importe de las cuotas pagadas en el ejercicio 1999, se refiere a los intereses de arrendamiento de los seis aviones A-320, cuyos contratos están instrumentados en divisas y se refieren al importe de los intereses de arrendamiento al 31 de diciembre de 1999.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1999, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12-99

CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILLONES DE PESETAS
2000	8.581
2001	12.829
2002	10.603
2003	9.302
2004 - 2007	40.775

- 6 -

INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

COSTE

COSTE	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-99	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-99
FLOTA AÉREA	301.624	64.755	(12.602)	6.107	359.884
ANTICIPOS DE FLOTA	37.185	37.722	(23.632)	(3.597)	47.678
	338.809	102.477	(36.234)	2.510	407.562
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:					
TERRENOS	551	-	(22)	-	529
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	26.661	1.432	(387)	-	27.706
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	59.443	2.791	(1.369)	516	61.381
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	2.683	1.075	(137)	4	3.625
MOBILIARIO Y ENSERES	3.437	217	(477)	-	3.177
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	24.078	1.646	(12.576)	14	13.162
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	30.870	19.718	(11.320)	-	39.268
SIMULADORES DE VUELO	7.153	20	-	-	7.173
INMOVILIZADO EN CURSO	2.259	7.012	(3.505)	(2.886)	2.880
	157.135	33.911	(29.793)	(2.352)	158.901

ANTICIPOS DE FLOTA

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.

Las altas del ejercicio 1999 corresponden a anticipos realizados en relación con doce aviones B-757, diecinueve aviones A-320, cinco aviones A-321 y seis aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de la Sociedad.

Asimismo, durante el ejercicio 1999 se recuperaron 8.199 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por los ocho aviones B-757 que han entrado en operación.

Por otra parte, se han recuperado 12.007 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones A-320 que han entrado en operación en 1999, seis mediante contratos de arrendamiento financiero y dos mediante contratos de arrendamiento operativo. Por otra parte, se han traspasado 3.597 millones de pesetas a la cuenta "Flota aérea", correspondientes a los anticipos realizados por dos aviones A-321 que han sido adquiridos por la Sociedad en diciembre de 1999. Finalmente, se han recuperado 3.426 millones de pesetas correspondientes a anticipos realizados por el avión A-340 que ha entrado en operación en 1999.



FLOTA AÉREA, ADICIONES DEL PERÍODO

El 21 de diciembre de 1999, la Sociedad ha adquirido a Aviación y Comercio, S.A. prácticamente la totalidad de su inmovilizado relacionado con edificios y material aéreo, de acuerdo con el siguiente detalle:

FLOTA AÉREA ADICIONES DEL PERÍODO	
CONCEPTO	MILLONES DE PESETAS
EDIFICIOS	1.432
19 AVIONES DC-9	5.057
47 MOTORES DC-9	1.679
13 AVIONES MD-88	41.941
31 MOTORES MD-88	1.826
1 AVIÓN MD-87	1.465
2 MOTORES MD-87	118
TOTAL	53.518

Adicionalmente, en diciembre de 1999 se han adquirido dos aviones A-321 y cinco motores A-321 por 10.250 millones de pesetas y 2.435 millones de pesetas, respectivamente.

FLOTA AÉREA, RETIROS DEL PERÍODO

Durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha vendido un avión B-727, un avión MD-87 y dos aviones A-300.

LEY DE ACTUALIZACIÓN REAL DECRETO-LEY 7/1996, DE 7 DE JUNIO

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 1999 es el siguiente:

ACTUALIZACIÓN				
	PLUSVALÍA AL 31-12-98	DOTACIÓN 1999	BAJAS DE INMOVILIZADO	SALDO PLUSVALÍA
FLOTA AÉREA	2.316	(100)	-	2.216
TERRENOS	147	-	-	147
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	1.959	(227)	(63)	1.669
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	1.522	(770)	(32)	720
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	12	(7)	-	5
SIMULADORES DE VUELO	234	(64)	-	170
	6.190	(1.168)	(95)	4.927

Al 31 de diciembre de 1999 la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización asciende a 10.706 millones de pesetas aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1999 ha ascendido a 1.168 millones de pesetas, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2000 incidirá en 1.114 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					
	01-01-99	DOTACIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-99
FLOTA AÉREA	191.720	8.176	(10.803)	-	189.093
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:					
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	14.238	947	(170)	-	15.015
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	38.338	3.832	(1.213)	71	41.028
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	1.148	341	(130)	-	1.359
MOBILIARIO Y ENSERES	2.796	174	(468)	-	2.502
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	21.491	901	(12.569)	(3)	9.820
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	18.640	2.383	(1.296)	-	19.727
SIMULADORES DE VUELO	5.379	470	-	-	5.849
	102.030	9.048	(15.846)	68	95.300

Al 31 de diciembre de 1999, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 43.608 millones de pesetas.

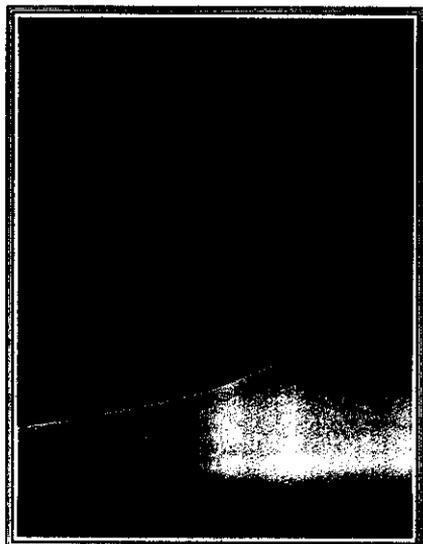
OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

Durante los últimos años 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 (hasta el mes de octubre del año 2000), 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 periodo inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un periodo de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador. Los arrendamientos correspondientes a cuatro de estos aviones se han prorrogado hasta el ejercicio 2000 y la Sociedad ha devuelto uno de estos aviones en 1999.

Al 31 de diciembre de 1999 se mantienen en vigor los contratos firmados entre la Sociedad y The Boeing Company (en adelante Boeing) por la compra de dieciséis aviones B-757 y una opción de compra sobre catorce aviones más.

Durante el ejercicio 1999 han entrado en operación ocho de los aviones B-757 correspondientes al acuerdo con Boeing. Estos ocho aviones han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a diferentes sociedades (una por avión). El periodo de arrendamiento inicial de estos aviones es de 62 ó 63 meses y al final del citado periodo, el arrendador de los aviones cuenta con garantía de valor residual por parte de International Lease Finance Corporation.

El volumen de inversión comprometido por la compra de los ocho aviones B-757 restantes asciende, aproximadamente, a 498 millones de dólares USA. El calendario de entrega de los ocho aviones B-757 en firme es en el 2000. Los aviones en opción se incorporarían once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 9.197 millones de pesetas.

B-747

En 1994, la Sociedad vendió a Boeing un avión B-747. Con posterioridad, la Sociedad suscribió un contrato de arrendamiento operativo por este avión, por un periodo de 3 años, que incluía una opción de compra.

En 1997 la Sociedad renegoció el contrato de arrendamiento operativo prorrogándolo durante 29 meses más y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este periodo. En diciembre de 1999, la Sociedad ha prorrogado el contrato por 36 meses más pudiendo ejercer la opción de compra en cualquier momento.

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 nueve aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbus" (véase Nota 7). La Sociedad participa en el 40% del capital de ocho de estas sociedades, y en el 45,45% de una sociedad. Los arrendamientos operativos de los nueve A-340 se han establecido por un periodo 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 periodos 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, 1998 y 1999.

En 1998 la Sociedad firmó 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, una de las cuales corresponde al avión recibido en 1999. 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 cinco aviones serían: cuatro en el 2000 y uno 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 tres de estos aviones que se recibirán en 2000 y 2001 la Sociedad ha suscrito acuerdos de financiación que le permitirán operarlos en régimen de arrendamiento operativo similar al existente en los nueve 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 tres aviones oscilará entre un mínimo de 21 millones de dólares USA y un máximo de 51 millones de dólares USA.

El periodo 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 cinco aviones asciende a 689 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 15.044 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 cincuenta aviones de la familia A-320 con la opción de adquirir veintiséis aviones más de la misma familia, y una opción adicional de catorce 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.

Asimismo, 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.



Durante el ejercicio 1999 la Sociedad ha recibido ocho aviones A-320. Seis de estos aviones han sido adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (véase Nota 5) y dos en régimen de arrendamiento operativo por unos períodos iniciales de cinco años, al término de los cuales la Sociedad puede renovar los arrendamientos hasta un máximo de siete años. Estos dos aviones corresponden al intercambio realizado con SALE, que se ha mencionado en el párrafo anterior.

Asimismo, durante el ejercicio 1999 la Sociedad ha adquirido dos aviones A-321 y sus motores por un coste total de 12.685 millones de pesetas.

El calendario previsto de recepción de las aeronaves pendientes de recibir en virtud del acuerdo firmado con Airbus Industrie, G.I.E., es el siguiente:

CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCIÓN DE AVIONES

	TIPO DE AVIÓN	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
(a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra.							(a)	(a)	
(b) Incluye los tres aviones que originalmente eran A-321 y que se han sustituido por A-320.	A-319	-	-	-	-	-	4	5	9
(c) Incluye tres aviones sobre los que existe una opción de compra.	A-320	8 (b)	6	10	5 (c)	5 (c)	3	2	39
(d) Incluye seis aviones sobre los que existe una opción de compra.	A-321	-	2	5	11 (d)	10 (e)	-	6	34
(e) Incluye ocho aviones sobre los que existe una opción de compra.		8	8	15	16	15	7	13	82

El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 361.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1999 la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 23.357 millones de pesetas.

En relación con la familia A-320, el 17 de julio de 1998 la Sociedad firmó 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 ambas superen 6 años adicionales.

Durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha recibido dos aviones A-320 de los aviones señalados en el contrato suscrito con ILFC, y se ha producido una modificación posterior de uno de los contratos de arrendamiento por la que se produce una subrogación en la posición de arrendador de ILFC en favor de un tercer arrendador, manteniéndose el período de arrendamiento y las prórrogas indicadas anteriormente.

La entrega prevista de los aviones pendientes de recibir, es la siguiente:

PREVISION ENTREGA AVIONES		
TIPO DE AVIÓN	2000	2001
A-320	3	7 (a)
A-319	4	-
	7	7

(a) Incluye cinco aviones que originalmente eran A-319 y que se han sustituido por A-320.

RESTO DE FLOTA

A-300

Durante el ejercicio 1999 se han enajenado dos aviones A-300, que se encontraban inactivos y cuyo coste estaba totalmente amortizado o provisionado, por un importe de 650.000 dólares U.S.A. (equivalentes a 92 millones de pesetas), habiéndose registrado una plusvalía por el mismo importe en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.

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.

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.

Durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha firmado novaciones de los contratos de arrendamiento operativo de cinco A-320 por las que se produce una subrogación de la posición de los arrendadores originales en favor de cinco nuevos arrendadores.

FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre 1999:

FLOTA OPERATIVA 1999

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

(b) Incluye dos aviones 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 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Estos aviones han comenzado a operar en 1999.

(c) Estas cifras no incluyen cuatro B-727 y un DC-10, respectivamente, 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 están inactivos al 31 de diciembre de 1999 y se encuentran en posición de venta.

(d) Incluye un avión B-747 configurado para carga.

(e) No incluye cuatro aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(f) No incluye ocho aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(g) Estos aviones estaban en régimen de wet lease hasta el mes de diciembre de 1999, fecha en la que pasan a operarse en régimen de dry lease.

(h) Estos dos aviones se encontraban en régimen de interim charter y han sido adquiridos en diciembre de 1999.

TIPO DE AVION	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (a)	TOTAL
B-727	23 (e) (c)	-	-	-	23
B-737	-	-	-	3	3
B-747	6	-	1	3 (d)	10
B-757	-	1	14	6	21
B-767	-	-	2 (g)	-	2
A-300	6	-	-	-	6
A-320	11	11	10	-	32
A-321	2 (h)	-	-	-	2
A-340	-	-	9	-	9
DC-8	-	-	-	2	2
DC-9	18 (f)	-	-	-	18
DC-10	6 (b) (c)	-	-	-	6
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
	102	14	41	14	171

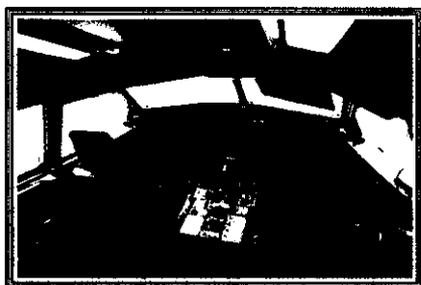
Existe una hipoteca constituida sobre un avión que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1999, a 4.070 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 1999, se encuentran en situación de parados diecisiete aviones (8 B-727, 8 DC-9 y 1 DC-10) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 2.014 millones de pesetas. Estos aviones se encuentran en posición de venta y la Dirección de la Sociedad no estima que se vayan a producir pérdidas en relación con los mismos.

WET LEASE

En los últimos años 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 era de dos años prorrogables anualmente. En diciembre de 1999, los dos B-767 se han comenzado a operar en régimen de dry lease.



Adicionalmente, en agosto de 1998, la Sociedad suscribió 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 periodo de arrendamiento inicial es de cuatro años. En el ejercicio 1999 se ha devuelto uno de estos aviones.

GASTOS DE ARRENDAMIENTO

Las cuotas devengadas en el ejercicio 1999 en concepto de arrendamiento operativo de los 39 aviones, de las flotas B-747, B-757, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 20.648 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 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 DÓLARES U.S.A.
2000	174
2001	155
2002 a 2006	409
	738

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 1999. 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 1999 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

MILLONES DE PESETAS

	COSTE	PROVISIÓN
SALDO AL 01-01-99	93.943	(34.705)
ADICIONES O DOTACIONES	2.382	(9.933)
BAJAS O RECUPERACIONES	(99)	786
SALDO AL 31-12-99	96.226	(43.852)



Las adiciones del ejercicio 1999, corresponden, principalmente, a la suscripción del 10% de la ampliación de capital acordada por la Asamblea de Accionistas de Interinvest, S.A. celebrada el 30 de junio de 1999 por importe de 100 millones de dólares U.S.A., correspondiendo al 10% suscrito por la Sociedad, un importe equivalente a 1.604 millones de pesetas.

Asimismo, dentro de las adiciones, se recoge la suscripción del 100% de la ampliación de capital acordada por la Junta General de Accionistas de Touroperador Viva Tours, S.A. por importe de 225 millones de pesetas. Finalmente, las adiciones recogen la aportación para compensar pérdidas que la Sociedad ha realizado a Binter Mediterráneo, S.A. por importe de 215 millones de pesetas, y la toma de participación del 45,45% en el capital de la sociedad arrendadora del avión A-340 que ha entrado en operación en el ejercicio 1999, por un importe de 316 millones de pesetas.

AL 31-12-1999

EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (a)
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	MAUDES, 51; MADRID	99,93
BINTER CANARIAS, S.A. (d)	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	99,99
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A. (d)	VELÁZQUEZ, 130; MADRID	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.	VELÁZQUEZ, 130; MADRID	100,00
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, S/N; MADRID	70,00
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA) (d)	CAMINO DE LA ESCOLLERA, 5; PALMA DE MALLORCA	99,47
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID	31,87(e)
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	76,84(e)
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	TRESPADERNE, 29; MADRID	49,04
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
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	45,45
INTERINVEST, S.A.	TUCUMÁN, 141; BUENOS AIRES	10,00
TOTAL		

Las bajas de coste recogen, fundamentalmente, la reducción de capital acordada por la Junta General de Accionistas de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. por importe de 150 millones de pesetas mediante la disminución del valor nominal de las acciones, correspondiendo a la Sociedad una reducción de 99 millones de pesetas.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 1999, obtenida de las respectivas cuentas anuales auditadas o estados financieros provisionales en los casos de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA), Interinvest, S.A., "Amadeus Group", Touroperador Viva Tours, S.A. y las sociedades Iberbus, y estando pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, se presenta a continuación:

COSTE	PROVISIÓN	CAPITAL	BENEFICIOS (PÉRDIDAS)		
			(b) RESERVAS	ORDINARIOS	EXTRAOR- DINARIOS
42.740	(2.411)	7.400	17.754	14.000	3.590
5.127	(1.506)	1.387	673	1.428	135
6.620	(6.391)	100	(32)	(18)	179
111	-	32	261	67	(3)
459	(253)	150	31	32	(6)
1.445	(608)	1.008	(186)	(7)	22
594	-	500	704	141	(19)
13.093	(12.700)	5.001	(1.841)	(1.953)	(812)
2.275	-	6.212	103.045	22.789	-
14.716	(14.716)	(c)	(c)	(c)	(c)
33	-	50	676	445	(127)
225	-	460	786	(242)	-
338	-	1.003	(191)	(14)	-
342	-	1.127	(160)	(18)	-
379	(56)	1.235	(390)	(47)	-
393	(149)	1.277	(538)	(129)	-
417	(17)	1.138	(112)	(42)	-
416	(4)	1.160	(88)	(43)	-
430	-	1.160	(19)	16	-
425	-	1.164	(4)	15	-
316	(9)	694	-	(20)	-
5.032	(5.032)	129.259	(86.878)	(30.418)	-
95.926	(43.852)				

(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 1999, salvo en los casos de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. y Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. cuyo porcentaje de participación se ha modificado como consecuencia de la Oferta Pública de Adquisición de Acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (Sociedad matriz de "Amadeus Group") realizada en octubre de 1999, y de Touroperador Viva Tours, S.A., cuyo porcentaje de participación se ha incrementado en un 49%.

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

AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	4.736
BINTER CANARIAS, S.A.	593
COMPANÍA 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 registradas provisiones adicionales en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto por los siguientes importes: 180 millones de pesetas por Binter Canarias, S.A., 2.140 millones de pesetas por Binter Mediterráneo, S.A. y 393 millones de pesetas por Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.

(e) Los derechos económicos correspondientes a "Amadeus Group" y Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. ascienden a 25% y 74,50%, respectivamente.

Durante el ejercicio 1999, las Juntas Generales de Accionistas de las siguientes empresas del Grupo y asociadas adoptaron los siguientes acuerdos:

ACUERDOS JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS

MILLONES DE PESETAS

	DISTRIBUCIÓN DE DIVIDENDOS	REDUCCIÓN DE CAPITAL	APORTACIONES PARA COMPENSAR PÉRDIDAS	AMPLIACIONES DE CAPITAL INCLUIDA PRIMA DE EMISIÓN (EN SU CASO)
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	2.414	-	-	-
BINTER CANARIAS, S.A.	960	-	-	-
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	150	215	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	190	-	-	-
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	52	-	-	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.	53	-	-	-
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	-	150	-	-
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	-	-	-	225
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	24.958	-	-	80.964

AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

La Junta General de Aviación y Comercio, S.A. acordó en su reunión del 12 de junio de 1999 repartir un dividendo sobre el resultado del ejercicio 1998, correspondiéndole a la Sociedad, 2.411 millones de pesetas que se han registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.

Asimismo, la Junta General de Aviación y Comercio, S.A. ha acordado en su reunión del 27 de enero de 2000 repartir un dividendo a cuenta del resultado del ejercicio 1999 de 17.582 millones de pesetas, correspondiendo a la Sociedad 17.572 millones de pesetas que se han hecho efectivos el 28 de enero de 2000.

Está previsto que durante el año 2000 se produzca la fusión de Aviación y Comercio, S.A. con la Sociedad.

**BINTER CANARIAS, S.A., CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A., COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.
E IBERSWISS CATERING, S.A.**

Las respectivas Juntas Generales de Accionistas de estas sociedades, celebradas en distintas fechas del ejercicio 1999, acordaron repartir dividendos sobre los respectivos resultados del ejercicio 1998, correspondiendo a la Sociedad 960 millones de pesetas, 190 millones de pesetas, 39 millones de pesetas y 37 millones de pesetas, respectivamente. De la totalidad del dividendo repartido por Campos Velázquez, S.A., 34 millones de pesetas corresponden a un dividendo a cuenta entregado en el ejercicio 1998 y registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta. El resto del dividendo repartido por Campos Velázquez, S.A., así como el repartido por las restantes sociedades, se ha registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.



VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.

Ante la imposibilidad de integrar Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. como un operador del Grupo IBERIA, tal y como quedó definido en el Plan Director, y ante el volumen elevado de pérdidas acumuladas en los últimos años, la Dirección de la sociedad decidió a finales del ejercicio 1998 el cese de las operaciones, presentando el correspondiente expediente sobre el que se alcanzó un acuerdo a finales de febrero de 1999. Esta sociedad cesó en su actividad como operadora en abril de 1999, permaneciendo como empresa de mantenimiento en Palma de Mallorca.

En mayo de 1999, el personal de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. o se ha ido incorporando a la plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. o ha causado baja, contando esta sociedad al 31 de diciembre de 1999, con una plantilla de 91 personas dedicadas a la prestación de servicios de mantenimiento. Asimismo, en diciembre de 1999, esta sociedad ha procedido a la venta de sus aviones.

TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.

El 23 de diciembre de 1998, la Sociedad, mediante la suscripción del 0,4% del capital social, constituyó junto con otros accionistas Touroperador Viva Tours, S.A., sociedad cuyo objeto social consiste en la gestión y venta de paquetes turísticos. En la misma fecha, la Junta General de Accionistas acordó una ampliación de capital de 225 millones de pesetas que fue totalmente suscrita en marzo de 1999 por la Sociedad. Al 31 de diciembre de 1999, la participación de la Sociedad en Touroperador Viva Tours, S.A. asciende al 49,04%.

GRUPO AEROLINEAS 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 y la Sociedad había constituido una provisión de 11.000 millones de pesetas en función del importe que esperaba recuperar del importe pendiente de cobro.

En abril de 1999, el Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) acordó adquirir a la Sociedad la cuenta por cobrar que mantenía con Andes Holding, B.V. por importe de 62.000.000 de dólares USA, que han sido cobrados en junio de 1999 por un importe equivalente a 9.673 millones de pesetas.

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. Asimismo, y en la misma fecha, la Sociedad adquirió un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A.

La Asamblea de Accionistas de Interinvest, S.A. celebrada el 30 de junio de 1999 acordó la realización de una ampliación de capital para efectuar un aporte irrevocable de capital en Aerolíneas Argentinas, S.A. El importe del mencionado aporte irrevocable ascendió a 100.000.000 de dólares USA, suscribiendo la Sociedad su 10% correspondiente, equivalente a 1.604 millones de pesetas.



Al cierre del ejercicio 1999, la Dirección de la Sociedad, ante la situación de pérdidas acumuladas incurridas por Aerolíneas Argentinas, S.A., ha decidido provisionar la totalidad de la inversión que mantiene al 31 de diciembre de 1999 por Interinvest, S.A., por lo que se ha registrado una provisión de cartera con cargo al epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, por importe de 4.432 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 1999, 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 8.447 millones de pesetas. La Sociedad tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.882 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto y mediante una garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.

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

En enero de 1997 se produjo el cese de las operaciones de VIASA y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación de la sociedad.

Como consecuencia del proceso de liquidación, al 31 de diciembre de 1999, 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. Al 31 de diciembre de 1999, los cuatro B-727 están parados en Miami esperando su venta y de los tres DC-10, dos están en operación y el tercero se encuentra parado en Madrid esperando a proceder a su venta.

Al 31 de diciembre de 1999 los saldos que la Sociedad mantiene con VIASA son los siguientes:

AL 31-12-1999	MILLONES DE PESETAS	
	COSTE	PROVISIÓN
PARTICIPACIÓN	14.716	(14.716)
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.868	(4.868)
TOTAL	23.847	(23.847)

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", cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz), 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 produciría una ampliación de capital en la sociedad matriz que sería suscrita en Bolsa.

Al no haberse producido en 1997 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 importe de la plusvalía obtenida en la operación de venta, que se registró en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación.

Durante el ejercicio 1999 se han producido los siguientes hechos en relación con este grupo:

1- La Sociedad ha suscrito por 100.000 pesetas, el 100% de una ampliación de capital de Amadeus Global Travel Distribution, S.A.

2- El Consejo de Administración de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. ha reexpresado el capital social de la sociedad en euros. Esta operación ha obligado, por el efecto redondeo, a minorar el capital social, mediante la reducción del valor nominal de las acciones, en 734,93 euros.

3- El 11 de agosto de 1999, la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. acordó la entrega de un dividendo a cuenta del resultado del ejercicio 1999 de 24.958 millones de pesetas, correspondiéndole a la Sociedad 7.287 millones de pesetas que se han registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.

4- En octubre de 1999, se ha producido una Oferta Pública de Acciones y se han realizado dos ampliaciones de capital en Bolsa.

Como consecuencia de todos los hechos descritos:

1- Al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad participa en el 31,87% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. desde el punto de vista político, y en un 25% del capital social desde el punto de vista económico.

2- La Sociedad ha revertido la provisión constituida en el ejercicio 1997 por importe de 8.834 millones de pesetas con abono al epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, por considerar realizado el precio establecido en la operación de venta original. La reversión se ha realizado por el importe neto del efecto fiscal de la operación original.

SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.

Al 31 de diciembre de 1999, la participación directa e indirecta de la Sociedad en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 76,84% desde el punto de vista político, equivalente al 74,50% desde el punto de vista económico.

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 1999 adjunto son los siguientes:

CREDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

CRÉDITOS	MILLONES DE PESETAS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	510 (b)	2006	5,25%
VIASA	4.263	(a)	(a)
IBERBUS CONCHA LTD.	3.255	29-02-2003	5,00%
IBERBUS ROSALÍA LTD.	3.231	10-05-2003	5,00%
IBERBUS CHACEL LTD.	3.578	06-09-2003	6,00%
IBERBUS ARENAL LTD.	3.661	18-10-2003	6,00%
IBERBUS TERESA LTD.	3.310	21-10-2004	6,00%
IBERBUS EMILIA LTD.	3.324	10-11-2004	6,00%
IBERBUS AGUSTINA LTD.	3.326	15-05-2005	6,00%
IBERBUS BEATRIZ LTD.	3.337	15-06-2005	6,00%
IBERBUS JUANA INÉS LTD.	1.830	01-12-2006	6,00%
TOTAL	33.625		
PROVISIÓN	(4.263)		

(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 irrecuperabilidad de los mismos. Ver información sobre VIASA en esta misma Nota en el apartado "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas".
(b) Este importe se encuentra provisionado en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto.

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).

En el primer semestre de 1999, la Sociedad ha otorgado un préstamo a Aerolíneas Argentinas, S.A. de 5.000.000 de dólares USA, equivalentes a 828 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1999, registrado en función de su vencimiento, 497 millones de pesetas en el epígrafe "Créditos a empresas del Grupo y asociadas", y 331 millones de pesetas en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto. Asimismo, la Sociedad ha registrado intereses durante el presente ejercicio por el mencionado préstamo por un importe total de 38 millones de pesetas (25 millones de pesetas registrados en el corto plazo y 13 millones de pesetas registrados en el largo plazo). Al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad ha constituido una provisión por la totalidad del importe prestado más los intereses, registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.

CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS

La Sociedad, junto con el resto de compañías aéreas de carácter internacional participaba en SITA Fundation, cooperativa sin ánimo de lucro cuya actividad principal consistía en ofrecer un servicio de comunicación entre los diferentes aeropuertos del mundo. La participación de la Sociedad en esta entidad se instrumentalizaba en certificados de depósito. Durante el ejercicio 1999, y ante la posibilidad de ofrecer dicho servicio a terceros, se constituyó una sociedad denominada EQUANT con las aportaciones que las compañías aéreas habían realizado en el pasado. Por tanto, la Sociedad recibió a cambio de parte de sus certificados de depósito 1.404.786 acciones de esta nueva sociedad. En agosto y diciembre de 1999 se han realizado dos Ofertas Públicas de Adquisición de Acciones, habiendo vendido 771.451 acciones por 9.421 millones de pesetas y obteniendo una plusvalía de 9.397 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos de otros valores negociables" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta.

Por otra parte, en septiembre de 1999 la Sociedad ha suscrito bonos emitidos por la sociedad Iberbond PLC 1999 por importe de 39.000.000 de euros, equivalentes a 6.489 millones de pesetas. Estos bonos forman parte de una emisión relacionada con la adquisición de seis aviones A-320 que posteriormente han sido arrendados financieramente a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Los bonos suscritos por la Sociedad devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente. El vencimiento final de la operación es el 1 de septiembre de 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad ha registrado la inversión a largo plazo en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto, por un importe de 6.294 millones de pesetas, y el importe que vence en el ejercicio 2000 en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto.

- 8 -

DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto, es la siguiente:

DEUDORES AL 31-12-1999

	MILLONES DE PESETAS
AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA	22.583
ORGANISMOS PÚBLICOS	17.212
COMPAÑÍAS AÉREAS	11.266
CLIENTES EN DELEGACIONES	4.111
TARJETAS DE CRÉDITO	2.188
OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	4.750
DEUDORES VARIOS	9.540
DEUDORES DE DUDOSO COBRO	2.189
PROVISIONES	(2.775)
	71.064



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 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.

El saldo de "Deudores varios" incluye una cuenta a cobrar por importe de 4.671 millones de pesetas correspondiente a la venta de las acciones de la sociedad EQUANT realizada a finales de diciembre de 1999 (véase Nota 7) que ha sido cobrada en el mes de enero de 2000.

- 9 -

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1999

	MILLONES DE PESETAS
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	65.760
DEUDA PÚBLICA	17.152
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	1.540
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.141
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.800
	87.393

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo durante el ejercicio 1999 ha sido el 2,96%.

La deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que durante el ejercicio 1999 han tenido una rentabilidad media del 4,98%.

- 10 -
FONDOS PROPIOS

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las cuentas de fondos propios ha sido el siguiente:

	MILLONES DE PESETAS							
	CAPITAL SUSCRITO	PRIMA DE EMISIÓN	RESERVA LEGAL	RESERVAS VOLUNTARIAS	DIFERENCIAS POR AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	BENEFICIOS DEL EJERCICIO	DIVIDENDOS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1999	114.727	-	-	-	-	(15.809)	51.291	-
DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL EJ. 1998	-	-	5.129	623	-	10.239	(51.291)	35.300
REDENOMINACIÓN DEL CAPITAL EN EUROS	(193)	-	-	-	193	-	-	-
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	3.944	16.049	-	-	7	-	-	-
BENEFICIOS DEL EJERCICIO 1999 SEGÚN CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS ADJUNTA	-	-	-	-	-	-	16.052	-
SALDO AL 31-12-99	118.478	16.049	5.129	623	200	(5.570)	16.052	-

CAPITAL SOCIAL

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

Durante el ejercicio 1999 se han producido los siguientes hechos:

REDENOMINACIÓN DEL CAPITAL SOCIAL EN EUROS

El 28 de octubre de 1999, el Consejo de Administración de la Sociedad aprobó por unanimidad redenominar el capital social en euros. Para ello, se adoptó un valor nominal de 0.78 euros por acción, valor resultante de aplicar al valor nominal en pesetas el tipo de conversión legal euro/peseta redondeado a la baja a dos decimales. Este redondeo obliga a reducir el capital social mediante la reducción del valor nominal de las acciones de acuerdo con el artículo 28 de la Ley 15/1998 de 17 de diciembre sobre "Introducción del Euro". De conformidad con la citada norma se ha creado una reserva indisponible por el mismo importe de la reducción de capital y que asciende a 193 millones de pesetas.

AMPLIACIÓN DE CAPITAL CON PRIMA DE EMISIÓN

La Junta General de Accionistas, con fecha 12 de junio de 1999, acordó una ampliación de capital de 20.000.000.146 pesetas, mediante la emisión de 30.395.137 acciones de 130 pesetas de valor nominal cada una con una prima de emisión de 528 pesetas por acción.

Sociedad Estatal de Participaciones Industriales suscribió la totalidad de la ampliación. Las acciones fueron suscritas y desembolsadas el 27 de octubre de 1999. No obstante, tras la redenominación del capital en euros, esta ampliación se redenomina igualmente en euros y como consecuencia de ello, el valor nominal de las nuevas acciones emitidas asciende a 0,78 euros por acción, generándose una reserva indisponible por redondeo de 7 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 1999, el capital social estaba compuesto por 912.907.156 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1999, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de la Sociedad, con una participación del 93,91%.

PRIMA DE EMISIÓN

El texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.

RESERVA LEGAL

De acuerdo con el texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

- 11 -

PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

El movimiento registrado en el ejercicio 1999 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

PROVISION PARA RESPONSABILIDADES	
	MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 01-01-99	63.979
DOTACIONES DEL EJERCICIO	16.733
APLICACIONES EN EL EJERCICIO	(24.256)
SALDO AL 31-12-99	56.356



En 1999, los Administradores de la Sociedad han reevaluado los costes de reestructuración, básicamente indemnizaciones al personal, previstos en el Plan Director del Grupo IBERIA. Esta nueva estimación es consecuencia, principalmente, de la integración en la Sociedad del personal de Aviación y Comercio, S.A., y de una parte significativa del personal de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. En las dotaciones del ejercicio a la provisión para responsabilidades se incluyen 10.000 millones de pesetas para completar una provisión de 30.000 millones de pesetas por este concepto. La dotación del ejercicio 1999 se ha registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 1999, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta, corresponde al importe estimado por los Administradores por responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Las aplicaciones del ejercicio incluyen 11.764 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 del resto, 11.849 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 1999, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO AL 31-12-1999

MILLONES DE PESETAS

DEUDA:	DIVISA	DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:					AÑOS SIGUIENTES
		2000	2001	2002	2003	2004	
PRÉSTAMOS EN PESETAS		3.594	1.496	1.318	2.337	3.080	-
PRÉSTAMOS EN DIVISA:	DÓLAR U.S.A.	48.594	5.714	14.344	1.931	-	-
	YENES	602	4.575	1.940	2.242	-	-
	MARCOS	1.134	1.141	1.172	1.205	6.587	-
	EUROS	3.058	3.082	3.004	3.519	3.240	27.867
		56.982	16.008	21.778	11.234	12.907	27.867

Durante 1999, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 3,95% para los préstamos en pesetas y del 5,27%, 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 las operaciones que mantiene IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 1999, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales para coberturas de posiciones patrimoniales, así como para opciones, seguros de cambio y operaciones de cobertura de combustible, y valores actuales de las rentas cubiertas para el resto de coberturas de flujos futuros.

AL 31-12-1999

MILLONES DE PESETAS

COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:	
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	22.731
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	20.406
COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:	
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO Y DE TIPO DE INTERES	
CROSS CURRENCY INTEREST RATE SWAPS (PERMUTAS FINANCIERAS Y DE DIVISAS)	28.968
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	82.790
OPCIONES CALL COMPRADAS	4.511
OPCIONES PUT VENDIDAS	4.150
SEGUROS DE CAMBIO	768
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	15.411
OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA	
OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE	60.477

- 14 -

SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

La composición de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del Grupo SEPI y asociadas al 31 de diciembre de 1999 es la siguiente:

AL 31-12-99

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)	36.066	3.010	3.240	3.342
SEPI, POR OTROS CONCEPTOS	-	-	46	65
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	-	3.675	-	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	-	156	-	83
COMPañIA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	-	476	-	153
IBER-SWISS CATERING, S.A.	-	25	-	241
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	-	34	-	3
SAVIA	-	667	-	-
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	-	680	-	69.322
CARGOSUR, S.A.	-	-	-	834
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A. (b)	-	2.563 (a)	-	70
AMADEUS GROUP	-	735	-	-
BINTER FINANCE B.V.	-	-	-	530
BINTER CANARIAS, S.A.	-	-	-	714
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	2	-	215
MUSINI, SOAD. ANÓNIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS	-	97	1.684	200
CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.	-	38	-	2
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	-	-	-	410
OTROS	-	195	-	1.225
	36.066	12.353	4.970	77.409

(a) Incluye 22 millones de pesetas correspondientes a Austral Líneas Aéreas del Sur, S.A.

(b) Asimismo, la Sociedad ha otorgado un préstamo a Aerolíneas Argentinas, S.A. cuyos datos se explican en la Nota 17.

La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 4.868 millones de pesetas con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

Asimismo, dentro del saldo deudor a corto plazo con Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. se recoge un préstamo de 3.000 millones de pesetas que vence el 30 de diciembre de 1999 y con un tipo de interés del Mibor + 0,25%. Este préstamo va a ser hecho efectivo en el primer cuatrimestre de 2000.

El saldo acreedor que la Sociedad mantiene con Aviación y Comercio, S.A. al 31 de diciembre de 1999, corresponde a 3 pagarés por los siguientes conceptos:

1- Adquisición del inmovilizado de Aviación y Comercio, S.A. por importe de 50.019 millones de pesetas (véase Nota 6).

2- Servicios recibidos y aportaciones de fondos a corto plazo por importe de 18.800 millones de pesetas.

3- Depósitos de fondos recibidos por importe de 450 millones de pesetas.

Adicionalmente, el saldo acreedor incluye 53 millones de pesetas correspondientes a intereses devengados al 31 de diciembre de 1999 por los tres pagarés.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo SEPI y asociadas durante el ejercicio 1999 son las siguientes:

1999		MILLONES DE PESETAS		
SOCIEDAD	SERVICIOS PRESTADOS	INGRESOS FINANCIEROS Y DIVIDENDOS	SERVICIOS RECIBIDOS	GASTOS FINANCIEROS
SEPI	-	3	-	13
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	255	-	750	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	-	156	-	-
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	1.871	39	461	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.	101	37	8.286	-
SAVIA	3.550	-	724	-
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	3.882	2.411	28.860	193
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	4.323	-	1.114	43
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	-	-	-	-
AMADEUS GROUP	4.763	7.287	13.173	-
BINTER FINANCE, B.V.	-	117	-	7
BINTER CANARIAS, S.A.	3.079	960	-	-
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	784	-	-	-
SOCIEDADES IBERBUS	-	1.472	10.051	-
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 por 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.

Los servicios prestados por la Sociedad a SAVIA corresponden, fundamentalmente, al canon por la licencia de explotación de la marca, servicios de reserva y alquileres.

Por otra parte, al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad ha entregado garantías a terceros en favor de su sociedad filial Binter Mediterráneo, S.A. por un importe total de 2.600 millones de pesetas, a favor de su sociedad filial Binter Canarias, S.A., 3.276 millones de pesetas y a favor de su sociedad filial Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., 2.800 millones de pesetas.

- 15 - SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

SITUACION FISCAL AL 31-12-1999

MILLONES DE PESETAS

SALDOS DEUDORES:

HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS	650
	650

SALDOS ACREEDORES:

HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO	354
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS	4.348
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS	714
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREEDORAS	3.080
SEGURIDAD SOCIAL ACREEDORA	6.063
OTROS SALDOS ACREEDORES	734
	15.293

El impuesto de 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 1999 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

1999		MILLONES DE PESETAS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE	
BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)	-	-	16.859	
DIFERENCIAS PERMANENTES	9.543	(13.290)	(3.747)	
DIFERENCIAS TEMPORALES:				
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	29.143 (a)	(590)	28.553	
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	-	(18.540) (b)	(18.540)	
BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)			23.125	
AJUSTES POR CONSOLIDACIÓN FISCAL:				
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.316	(4.076)	(2.760)	
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)			20.365	

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, provisiones para costes previstos de reestructuración y provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como para la cobertura de riesgos relacionados con cuentas a cobrar.

El régimen de tributación consolidada aplicable a la Sociedad supone que se integren en la entidad dominante (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) los créditos y débitos individuales por el Impuesto sobre Sociedades, por lo que la Sociedad ha de efectuar a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales el pago por este Impuesto, 3.342 millones de pesetas en el ejercicio 1999.

La compensación en el ejercicio de bases imponibles negativas aportadas al Grupo, implica la recompra de los créditos fiscales correspondientes por un importe de 3.404 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta. El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta corresponde a:

1999		MILLONES DE PESETAS
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES		3.623
MÁS / (MENOS):		
7% DE LAS BASES IMPONIBLES NEGATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES COMPENSADAS EN EL EJERCICIO		(851)
DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN E INVERSIONES		(2.750)
OTROS		785
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES		807

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

Al 31 de diciembre de 1999, el importe de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores que son susceptibles de recompra a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales asciende a 194.899 millones de pesetas. El 7% de este importe asciende a 13.643 millones de pesetas que la Sociedad tiene registrado en el epígrafe "Empresas del Grupo deudoras a largo plazo" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto. La Sociedad mantiene una provisión por este último importe hasta que se materialice la posibilidad de hacer efectivo este crédito fiscal.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Empresas del Grupo, deudores", "Empresas del Grupo, deudoras a largo plazo" y "Deudas con empresas del Grupo y asociadas" del balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

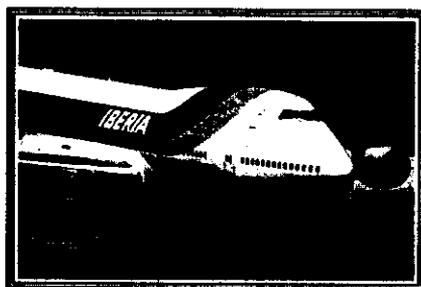
	MILLONES DE PESETAS					
	EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS			DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS		
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	-	-	-	3.342	-	3.342
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	9.416	9.416	-	206	206
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	3.010	26.650	29.660	-	3.034	3.034
TOTAL	3.010	36.066	39.076	3.342	3.240	6.582

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1999 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACION	MILLONES DE PESETAS
2001	5.843
2021	5.326
2003 Y SIGUIENTES	24.897
	36.066

Los Administradores de la Sociedad estiman que la totalidad de estos créditos se recuperarán en un plazo no superior a 10 años.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar la formación profesional y la actividad exportadora. La Sociedad se ha acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 66 millones de pesetas en el ejercicio 1999 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1999 la Sociedad no tiene deducciones pendientes de tomar.



Durante los ejercicios 1999 y 1998, la Sociedad se ha acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 487 millones de pesetas y 6.889 millones de pesetas, respectivamente.

La Sociedad, por las rentas diferidas de los ejercicios 1999 y 1998 ha optado por integrar las mismas conforme al método establecido en el artículo 34.1 a) del Reglamento del Impuesto de Sociedades.

REINVERSION DE BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
RENTA ACOGIDA A LA EXENCIÓN POR REINVERSIÓN Y PENDIENTE DE INCORPORAR A LA BASE IMPONIBLE	487	6.889
COMPROMISO DE REINVERSIÓN	973	6.906

En el ejercicio 1999, la Sociedad ha procedido a reinvertir los siguientes importes de acuerdo con el siguiente detalle:

REINVERSION REALIZADA EN 1999	MILLONES DE PESETAS	
	PLUSVALÍA 1999	PLUSVALÍA 1998
INMOVILIZADO MATERIAL:		
FLOTA AÉREA	973	3.566
MAQUINARIA	-	839
EQUIPOS AEROPUERTOS	-	1.506
EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFORMACIÓN	-	995
TOTAL	973	6.906

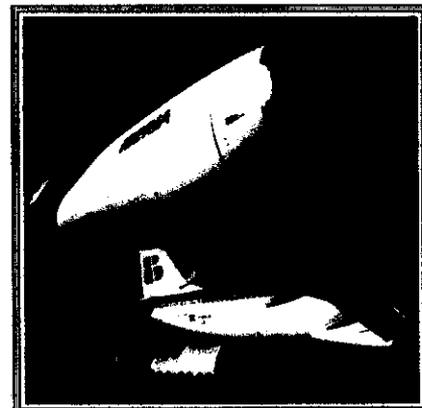
La Sociedad no tiene ningún compromiso de reinversión pendiente para ejercicios futuros.

Al 31 de diciembre de 1999, la Sociedad no ha incorporado a la base imponible renta alguna de las acogidas a reinversión en ejercicios anteriores, quedando todas ellas pendientes de incorporación en ejercicios futuros. Se detallan a continuación, por ejercicios de origen, las mencionadas rentas:

AL 31-12-1999	
EJERCICIOS DE ORIGEN	MILLONES DE PESETAS
1996	864
1997	915
1998	6.889
1999	487

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 la Sociedad. Como consecuencia de la mencionada inspección se tramitaron 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 1999. Por la inspección relativa al Impuesto de Sociedades se levantaron actas provisionales sin liquidación confirmando los datos declarados por la Sociedad.

En el ejercicio 1999 las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1996 y 1997 para todos los impuestos que son de aplicación a la Sociedad. Como resultado de la inspección, se han levantado a la Sociedad actas firmadas en conformidad en concepto de Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas e Impuesto sobre el Valor Añadido que ascienden a un importe total de 748 millones de pesetas, y actas firmadas en disconformidad por los mismos conceptos y por un importe total de 535 millones de pesetas, sobre las que los Administradores de la Sociedad no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1999. Han quedado cerrados a inspección por Impuesto sobre el Valor Añadido todos los ejercicios hasta 1997, incluido este último. En lo que se refiere a la inspección del Impuesto sobre Sociedades, como resultado de la misma, se ha levantado una diligencia en la que se hace constar el incremento de las bases imponibles de los ejercicios 1996 y 1997 por importe de 1.884 y 5.826 millones de pesetas, respectivamente. En lo que se refiere al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1996 y 1997, solo por el concepto de retribuciones en especie.



- 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 1999 y 1998 es como sigue:

POR ACTIVIDADES	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
INGRESOS POR PASAJE	489.202	497.039
INGRESOS POR CARGA	35.527	36.933
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO)	41.175	40.200
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	21.219	22.603
OTROS INGRESOS	9.149	10.178
	596.272	606.953

La distribución por redes de los ingresos de pasaje de los ejercicios 1999 y 1998 es la siguiente:

RED	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
NACIONAL Y EUROPEA	340.334	351.843
ATLÁNTICO	136.601	124.890
EXTREMO ORIENTE	-	9.548
AFRICA	12.267	10.758
	489.202	497.039

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 1999 y 1998 adjuntas es como sigue:

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
INGRESOS POR COMISIONES	13.148	10.962
INGRESOS POR CÁNONES	2.244	3.153
INGRESOS POR ALQUILERES	1.055	1.817
IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS	287	1.329
OTROS INGRESOS DIVERSOS	10.962	8.127
	27.696	25.388

C) INGRESOS EXTRAORDINARIOS

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS EXTRAORDINARIOS		MILLONES DE PESETAS
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES		11.764
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGOS		2.167
OTROS		677
		14.608

D) INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	
	MILLONES DE PESETAS
AENA	10.303
OTROS	2.457
	12.760

AENA recoge 6.255 millones de pesetas recuperadas de reclamaciones presentadas ante tribunales y 4.048 millones de pesetas correspondientes a una corrección en la aplicación de las tarifas del año 1998.

E) APROVISIONAMIENTOS

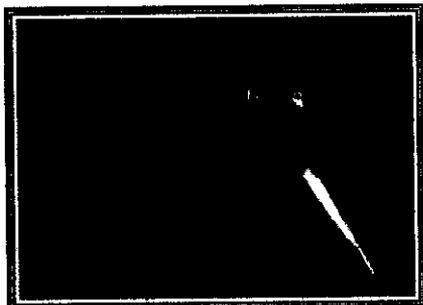
El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, presenta la siguiente composición:

APROVISIONAMIENTOS		MILLONES DE PESETAS
	1999	1998
COMBUSTIBLE DE AVIONES	57.049	49.902
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	21.205	15.920
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	4.909	5.467
OTROS APROVISIONAMIENTOS	3.023	2.894
	86.186	74.183

F) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, es la siguiente:

PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL		MILLONES DE PESETAS
	1999	1998
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	141.782	127.009
CARGAS SOCIALES	45.388	39.159
	187.170	166.168



El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 1999 y 1998, ha sido el siguiente:

EMPLEADOS		
	1999	1998
TIERRA:		
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS	1.276	1.172
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	6.498	6.039
OTROS	10.770	10.329
	18.544	17.540
VUELO:		
PILOTOS	1.476	1.239
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	223	229
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	3.721	3.056
	5.420	4.524
	23.964	22.064

En términos de plantilla equivalente, la incorporación del personal de Aviación y Comercio, S.A. y de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. supuso 447 empleados de tierra, 126 pilotos y 253 tripulantes de cabina de pasajeros.

G) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, es la siguiente:

OTROS GASTOS DE EXPLOTACION		MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998	
ALQUILER FLOTA AÉREA Y PAGOS A OPERADORES (NOTA 6) (a) (c)	75.907	80.565	
GASTOS COMERCIALES	65.040	67.377	
TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO	37.994	36.631	
MANTENIMIENTO (b)	28.957	23.571	
AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	27.590	25.532	
SERVICIOS A BORDO	15.244	13.895	
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	14.990	16.220	
ALQUILERES VARIOS	8.541	8.798	
OTROS	50.375	50.262	
	324.638	322.851	

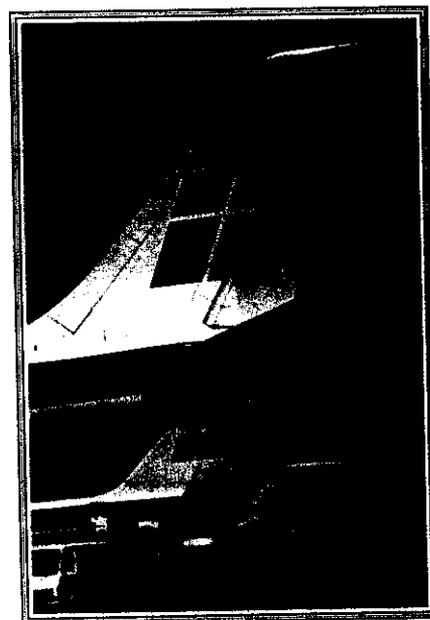
(a) incluye el coste de los contratos de arrendamiento de flota que ha ascendido a 21.208 millones de pesetas en el ejercicio 1999 y a 16.773 millones de pesetas en el ejercicio 1998.
(b) incluye los gastos de mantenimiento y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones.
(c) incluye los pagos al operador AVIACO que han ascendido a 25.261 millones de pesetas en el ejercicio 1999 y a 38.174 millones de pesetas en el ejercicio 1998.

H) GASTOS EXTRAORDINARIOS

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS	
	MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 11)	16.487
PAGA DE FUSIÓN	4.792
DOTACIÓN OTRAS OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	836
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	2.331
	24.446

En aplicación de los acuerdos suscritos con los representantes de los trabajadores en junio de 1999 y con motivo de la integración de la plantilla y de los activos y pasivos de Aviación y Comercio, S.A. en la Sociedad, con fecha 1 de septiembre de 1999 se pagó una paga denominada de fusión por un importe total de 4.792 millones de pesetas.



- 17 -
EFFECTO 2000

El impacto del problema del año 2000 presentaba 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 tomó 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, siguiendo los planes y medidas establecidos por IATA (International Air Transport Association) e ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional), así como por los principales proveedores relacionados con la flota.

La Sociedad ha culminado con éxito la transición al año 2000, manteniendo en la actualidad, además de algunos sistemas no críticos en proceso de sustitución, diferentes planes de alerta en relación con posibles efectos relativos al año 2000.

- 18 -
RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 1999 por los miembros del Consejo de Administración ascendió a 135 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1999 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 -

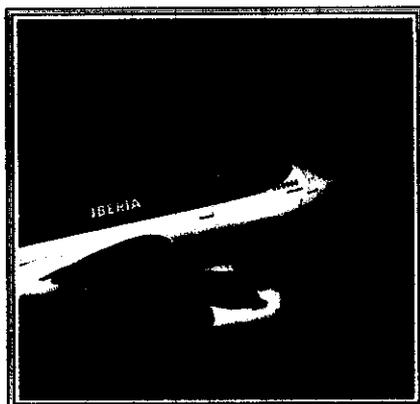
CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 1999 y 1998

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 1999 y 1998:

APLICACIONES	MILLONES DE PÉSETOS	
	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO:		
INMOVILIZACIONES INMATERIALES	35.088	645
INMOVILIZACIONES MATERIALES	115.917	54.732
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	4.675	48.978
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	7.202	2.916
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.148	182
DIVIDENDOS EFECTIVOS	35.300	-
CANCELACIÓN O TRASPASO A CORTO PLAZO DE DEUDAS A LARGO PLAZO:		
EMPRÉSTITOS Y OTRAS EMISIONES ANÁLOGAS	11.231	34.096
DE EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	88	129
DE OTRAS DEUDAS	2	97
PROVISIONES PARA GRANDES REPARACIONES	1.744	1.016
PROVISIONES PARA PENSIONES	2.348	2.245
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	1.659	1.524
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	1.022	1.074
TOTAL APLICACIONES	217.424	147.634
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)	-	-

ORÍGENES	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES	37.622	77.599
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	20.000	-
DEUDAS A LARGO PLAZO:		
DE EMPRESAS DEL GRUPO	-	2.602
DE OTRAS EMPRESAS	38.009	16.109
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES	29.842	10.019
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	9.424	3.566
DIVIDENDOS PERCIBIDOS	-	3.325
CANCELACIÓN ANTICIPADA O TRASPASO A CORTO PLAZO DE OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS:		
EMPRESAS DEL GRUPO	-	147
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	10.575	583
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.625	235
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	45	-
IMPUESTO DIFERIDO A LARGO PLAZO	207	-
TOTAL ORÍGENES	147.349	114.185
EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)	70.075	33.449

VARIACION DEL CAPITAL CIRCULANTE	MILLONES DE PESETAS			
	1999		1998	
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	AUMENTO	DISMINUCIÓN
EXISTENCIAS	3.261	-	1.317	-
DEUDORES	13.614	-	-	4.160
ACREEDORES A CORTO PLAZO	-	96.415	-	31.126
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	10.836	-	-	392
TESORERÍA	-	802	708	-
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN ACTIVOS	-	569	204	-
TOTAL	27.711	97.786	2.229	35.678
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	-	70.075	-	33.449



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

CONCILIACION	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
BENEFICIO CONTABLE	16.052	51.291
MÁS / (MENOS):		
DOTACIONES A LAS AMORTIZACIONES Y PROVISIONES DE INMOVILIZADO	27.055	21.356
DOTACIONES A LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	31.746	25.974
GASTOS DERIVADOS DE INTERESES DIFERIDOS Y DE GASTOS AMORTIZABLES	1.106	2.071
CRÉDITO IMPOSITIVO RECUPERABLE A LARGO PLAZO	(6.374)	(6.927)
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, PROCEDENTES DEL LARGO PLAZO	(7.851)	3.297
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, POR ACTUALIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	180	-)
INGRESOS DERIVADOS DE INGRESOS DIFERIDOS	(269)	(1.430)
RESULTADOS NETOS EN LA ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	(9.356)	(7.022)
RECUPERACIÓN DE EXCESOS DE PROVISIONES Y AMORTIZACIONES	(14.667)	(11.736)
CANCELACIÓN DE INTERESES CAPITALIZADOS	-)	725
	37.622	77.599

INFORME DE GESTION

.....
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.



- 1 -

ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

La nueva era del Grupo IBERIA se estrenó el pasado año con los segundos mejores resultados de su historia: 31.082 millones de pesetas antes de impuestos, conseguidos en un año difícil para el conjunto de la industria, y especialmente para IBERIA por los conflictos surgidos a lo largo del ejercicio y los problemas específicos de las instalaciones aeroportuarias y de congestión de tráfico aéreo.

Pese a ello, nueva era significa haber cumplido aquellos objetivos que el Grupo IBERIA se impuso hace ya tres años, cuando desarrolló su Plan Director, que buscaba como objetivo la evolución de IBERIA a una compañía saneada, competitiva y rentable, con un proyecto industrial de futuro, orientada al servicio a sus clientes y consolidada entre las primeras compañías aéreas del mundo, encaminada al objetivo de generar valor para sus Accionistas.

El comienzo de esta nueva era del Grupo IBERIA se apoya en varios hechos: el disponer de una ágil estructura empresarial, donde se cuenta con la presencia de nuevos socios, el disfrutar de una importante solidez financiera alcanzada a lo largo de los años del Plan, habiendo sido las empresas del Grupo capaces de generar recursos suficientes para reducir el endeudamiento neto, aún en un período caracterizado por el inicio de un importante esfuerzo inversor para la renovación de su flota, haciendo posible, además, la remuneración a sus accionistas, y el haberse convertido, mediante el proceso de alianzas alcanzado en este ejercicio, en una compañía "global".

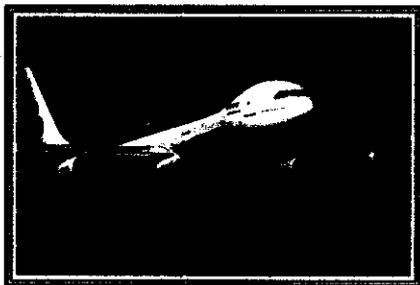
Para llegar a la actual situación, el equipo gestor de la compañía diseñó a finales de 1996 un Plan que, en el período 1997-1999, debería situar a la empresa en la rentabilidad y competitividad. Los resultados antes de impuestos previstos para el Grupo para este trienio, ascendían en el Plan a 72.730 millones de pesetas (€437 millones), alcanzándose en la realidad 117.831 millones de pesetas (€708,18 millones), lo que supone un 62% por encima de las previsiones.

Este plan implicaba el desarrollo de un modelo de gestión, en el que cada área de gestión de IBERIA fuera rentable por sí misma. Para ello se han desarrollado las medidas oportunas para la consecución de ingresos gracias a la mejora de la comercialización y al hecho de potenciar al máximo de posibilidades el diseño de red, mediante la integración de las filiales. Con ello se ha conseguido obtener el máximo rendimiento de flotas y tripulaciones, siendo necesaria la optimización de las interconexiones entre vuelos del Grupo en el hub de Barajas.

Hoy el Grupo IBERIA ofrece mejor servicio, y gracias a las alianzas, más destinos y frecuencias; en definitiva, es una compañía global, acercando su oferta a las demandas de sus clientes. Mediante el proceso de alianzas, culminado con la formalización del compromiso de incorporación a la alianza oneworld, como socio de pleno derecho el 1 de septiembre de 1999, el Grupo puede cubrir más de 680 destinos en más de 140 países; esto es, una red de destinos y frecuencias global. Los acuerdos bilaterales firmados por IBERIA y British Airways permitieron que desde el 17 de junio de 1999 se establecieran vuelos en código compartido en los mercados domésticos recíprocos.

De acuerdo con el Plan de Flotas establecido, a lo largo de este año, 21 nuevos aviones se han incorporado a IBERIA, lo que supondrá en el corto y medio plazo, una mejora de productividad y costes, por la mayor homogeneidad de flotas a la hora de la formación y de la disponibilidad de pilotos, así como una disminución de los costes operativos de combustible y mantenimiento





El año 1999 fue un ejercicio complicado para todas las compañías aéreas europeas y especialmente para IBERIA. Dos elementos han afectado de forma sustancial a la evolución y resultados del año: de un lado, la huelga de los pilotos de Semana Santa, y sus derivaciones hasta los acuerdos de junio; de otro lado, la congestión de los cielos europeos y las dificultades aeroportuarias, especialmente y con mayor intensidad en España por falta de controladores.

A pesar de las evidentes mejoras de la última parte del año, el principal problema que sigue afectando al transporte aéreo europeo en su conjunto ha sido la falta de organización del espacio aéreo en Europa, lo que ha provocado congestión, retrasos y dificultades operativas para las aerolíneas, hecho reiteradamente denunciado por todas las líneas aéreas y asociaciones del sector. En concreto, en el tráfico aéreo español, han sido relevantes los problemas en el aeropuerto de Madrid-Barajas durante la primera parte del año, especialmente la primavera, debido, inicialmente, a la saturación y falta de slots; y, después, a la insuficiencia del número de controladores. Esto ha perjudicado a todas las compañías aéreas, y en particular al Grupo IBERIA, primer operador del aeropuerto.

Dicha situación, junto a los conflictos surgidos con el SEPLA, provocó un deterioro de la imagen de la Compañía que ha arrastrado de forma muy significativa los ingresos de pasaje a la baja. Ambos problemas están parcialmente superados, una vez firmado con SEPLA el VI Convenio Colectivo, y en vías de normalización la operativa en los aeropuertos españoles.

El comportamiento financiero del Grupo en 1999 se ha encontrado muy afectado por las dos causas anteriores pero bastante en línea con las compañías de su entorno. Los ingresos de explotación del Grupo han disminuido respecto al ejercicio anterior en un 2,8%, mientras que los gastos de explotación se incrementaron en un 4,0%.

La caída en los ingresos de explotación se explica básicamente por la reducción de los ingresos de pasaje, debida principalmente a la conflictiva situación del período abril-junio, pero que se extiende hasta octubre, y a la presión a la baja de los precios que ha supuesto que el yield (ingresos medio por pasajero y kilómetro transportado) se haya reducido por encima del 3,5% anual en términos reales en los mercados nacional y europeo, y un 5% en el intercontinental.

A partir del mes de mayo, y para contribuir a la descongestión del tráfico aéreo, la compañía redujo su actividad en el período mayo-diciembre en aproximadamente 20.000 horas bloque, un 5% de su producción, con el consiguiente impacto en los ingresos y márgenes y en la situación competitiva en los mercados afectados por estas cancelaciones de vuelos.

La recesión económica sufrida en el Lejano Oriente contribuyó a rebajar las expectativas de crecimiento en aquel mercado aéreo, en el cual las compañías ya habían aumentado su capacidad productiva, lo que llevó a una redistribución de la capacidad, con transferencia de parte de las flotas destinadas a cubrir el área Asia/Pacífico a otras regiones, principalmente norte y sudamérica. Esto ha repercutido en el equilibrio de todos los mercados aéreos. El aumento de la capacidad ofertada por encima del crecimiento de la demanda durante 1999 ha provocado que los ingresos de tráfico reales se sitúen, en muchos mercados, por debajo de lo esperado; el exceso de oferta ha reducido, en general, los coeficientes de ocupación y los ingresos unitarios.

Además, las economías del Sur y Centro de América se han visto afectadas por la crisis económica. Algunos países han presentado en 1999 una fase de recesión, que repercute en la evolución de su tráfico aéreo, con crecimientos negativos en algunos mercados.

El mercado de carga ha tenido un comportamiento durante el año con fases claramente diferenciadas. Durante el primer semestre de 1999 mostró un comportamiento negativo, luego superado, debido al exceso de oferta por la reasignación de recursos desde los mercados de la región Asia-Pacífico a la zona de Europa-Atlántico y a la contracción económica de algunas regiones, que comenzó en la segunda mitad del año 1998. Esta situación provocó una reducción generalizada de los niveles de ocupación, así como de los ingresos unitarios, debido a las rebajas de precios que fueron realizando las distintas compañías para intentar mantener sus posiciones. A lo largo del segundo semestre de 1999 comenzaron a observarse síntomas de recuperación del mercado aéreo mundial de carga, que parecen mantenerse.



Durante 1999 el área de Carga ha mantenido el objetivo de utilizar al máximo la capacidad de las bodegas de la flota de pasaje, y reducir el uso de aviones cargueros, que deben cumplir la misión de estabilizar, flexibilizar y completar la oferta. A este respecto, durante 1999 IBERIA ha tenido contratadas las bodegas de tres aviones, garantizando una alta flexibilidad en la gestión de los recursos.

El negocio de IBERIA Material ha desarrollado su actividad durante el ejercicio, alcanzando una producción de casi 4 millones de horas, de las cuales ha realizado con plantilla propia casi 3,3 millones de horas, superando la actividad del ejercicio anterior. Los ingresos por asistencias técnicas de esta área se han situado en 21.219 millones de pesetas (M. €127,53), con un decremento del 6,1% frente a 1998. Es importante destacar entre las actividades desarrolladas durante el ejercicio el mantenimiento de la flota operada en wet-lease de Air Europa, así como el mantenimiento en propio de la flota A-340; el equipamiento de las flotas de corto y medio radio con los sistemas TCAS de alerta de peligro de tráfico cercano, y el aumento de las revisiones C y D en propio, pasando a subcontratar algunas revisiones de aviones y motores, que tienen menor valor añadido.

A IBERIA Handling, siguiendo también las directrices del Plan Director, se han ido incorporando el personal y la actividad de handling de Aviaco, en aquellos aeropuertos donde esta compañía ejercía la concesión, proceso que finalizó el 1 de septiembre de 1999 con la integración de la escala de Mahón.

De acuerdo con la regulación vigente, durante el año 1999 IBERIA L.A.E. ha ejercido la concesión de agente general de handling en treinta y siete aeropuertos españoles. La Compañía posee una cartera de clientes compuesta por más de 250 compañías extranjeras y nacionales, y se mantiene como primer operador de handling en España, con una cuota de mercado para 1999 en torno al 65% (calculada con relación a los servicios de handling a terceros, excluyendo las compañías que realizan autohandling).

En relación con actividades que también generan ingresos, como la venta de artículos a bordo, un aspecto destacado ha sido la eliminación de los Duty Free dentro de la CEE a partir de julio de 1999, que ha provocado una reducción notable de estos ingresos durante el segundo semestre. Para compensar ese hecho, se ha rediseñado la política de ventas de artículos de mayordomía.

Por lo que respecta a los gastos de explotación del Grupo, debe destacarse la importante evolución al alza del precio del combustible durante el transcurso del presente año, que está afectando a la rentabilidad del negocio aéreo en su conjunto. El precio en pesetas por litro pagado por la compañía casi se ha duplicado de 1998 hasta el año actual.

El coste de tasas de navegación ha vuelto a aumentar respecto al ejercicio precedente en un 1,6%, no solamente por el incremento de la actividad (que medida en despegues se ha incrementado frente a 1998 en un 2,2%) sino por la tarifa de aproximación aplicada por AENA desde 1998, a la cual se le aplicó este año un descuento inferior al del año pasado, lo que ha impactado en más de 2.000 millones de pesetas (más de €12 millones), y que ha sido compensado con un ahorro de 1.619 millones (€9,73 millones) por la desaparición de la actividad de Viva Air.

Los gastos de personal del año crecieron en un 6,6%, debido principalmente al aumento de plantillas de vuelo (plantilla equivalente de TCP's, un 10,3 % y de pilotos, un 4,7%), en el caso de técnicos por la contratación de plantillas en formación para operar los nuevos aviones adquiridos, con lo que será en los próximos ejercicios donde se apreciará el incremento de productividad, y en la plantilla de tierra, básicamente en las áreas de handling nacional (7,7%), para recuperar los niveles de calidad, y cubrir el incremento de actividad. Adicionalmente a este incremento de plantillas, hay que considerar los incrementos salariales acordados en los convenios colectivos (subidas equivalentes al IPC previsto sin revisión posterior), los deslizamientos y el incremento de la Seguridad Social. Los convenios de vuelo firmados estarán en vigor hasta el 31 de diciembre del 2000, igual que el convenio del personal de tierra después del acuerdo de prórroga suscrito el 16 de diciembre de 1999.

Como uno de nuestros objetivos estratégicos, la Compañía se ha esforzado en la aplicación de las políticas de reducción de gastos generales establecidas en el Plan Director; en 1999 la disminución de este epígrafe frente a las previsiones en dichas actuaciones ha sido próximo al 5% fijado como objetivo anual para el período 1997-1999. Los gastos de tráfico por atención al pasaje por viajes interrumpidos o pérdidas de conexiones (comidas, hoteles, traslados,...) y las indemnizaciones derivadas a pasajeros y por mercancías han aumentado de forma importante siendo un elemento significativo del deterioro en la cuenta de explotación.

Con todo lo anterior, los resultados del ejercicio antes de impuestos del Grupo han ascendido a 31.082 millones de pesetas (€186,8 millones). Esta misma magnitud ha ascendido a 16.859 millones de pesetas (€101,3 millones) en el caso de IBERIA, lo que ha permitido conseguir una rentabilidad sobre fondos propios del 15% a nivel Grupo consolidado.

La evolución de los ratios de explotación unitarios a nivel IBERIA más Aviaco sitúan en 1999 el coste por AKO en 12,16 pesetas, un 3,9% por debajo de 1998, a pesar de los importantes incrementos en ciertos elementos de costes no gestionables ya comentados, situándose el ingreso de explotación por AKO en 12,35 pesetas, un 10,5% por debajo del de 1998, debido parcialmente a la presión ejercida sobre los precios por el exceso de oferta generalizado en todos los mercados; asimismo parte de esta caída se debe al crecimiento del largo radio y, por tanto, con un mayor peso en la composición de redes. Así, el margen unitario de explotación disminuye de 1,14 pesetas/AKO a 0,19 pesetas/AKO en 1999.

Por último, destacar algunos proyectos que durante el ejercicio de 1999 se han desarrollado en el Grupo IBERIA.

El más importante ha sido el Proyecto 2000. Todos los aviones, sistemas y equipos de IBERIA fueron analizados en estrecha colaboración con sus respectivos fabricantes. Tanto Boeing como Airbus comunicaron formalmente a las compañías que el denominado "efecto 2000" no afectaría a la seguridad y aeronavegabilidad de sus aviones. Como complemento se realizaron con la debida antelación dos vuelos de demostración (el 28 de octubre con un avión A-320 de IBERIA L.A.E., y el 1 de noviembre con un avión ATR-72 de Binter Canarias) simulando un entorno de transición al año 2000.

IBERIA L.A.E. también participó activamente en el Proyecto 2000 de IATA, y colaboró con las autoridades de tutela del transporte aéreo en España (Dirección General de Aviación Civil, AENA y Ministerio de Fomento) así como con la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) y la OACI en sus respectivos programas año 2000.

Finalmente, IBERIA L.A.E. estableció el Centro de Transición 2000 que se activó a las 10:00 horas del día 31 de diciembre de 1999, y continuó hasta las 15:00 horas del día 4 de enero de 2000. Los vuelos de la Compañía operaron con total normalidad durante este periodo de transición, dándose por finalizado satisfactoriamente el Proyecto, que aún durante las primeras semanas del año 2000 han seguido siendo objeto de un proceso de seguimiento.

Por otro lado, se está cumpliendo el calendario previsto en el proceso de adaptación de los sistemas al Euro. Entre otras tareas realizadas, desde el 3 de enero de 1999 los clientes, para aquellas operaciones que se abonan mediante tarjeta de crédito, pueden solicitar sus billetes indistintamente en pesetas o en euros; también en enero se lanzó una campaña comercial de tarifas en euros para determinados trayectos entre los diversos países de la U.E. La nómina recibida por los empleados de la compañía informa del importe final en euros, y con motivo de la ampliación de capital en este ejercicio de 20.000 millones de pesetas (€120,20 millones), se ha reexpresado y registrado el capital social en la nueva divisa, resultando el valor nominal de cada acción en 0,78 euros

Este año, cumplidos con creces los objetivos planteados en el Plan Director, ha estado marcado por ser el primer paso para la privatización total de la compañía IBERIA L.A.E., mediante la incorporación de socios industriales, firmándose entre SEPI y los mismos en diciembre el correspondiente acuerdo por el que Caja Madrid adquiere un 10% del capital social de IBERIA, British Airways un 9%, el Banco Bilbao Vizcaya un 7,3%, Logista un 6,7%, El Corte Inglés un 3%, Ahorro Corporación un 3% y American Airlines un 1%. A este 40% del capital de IBERIA hay que añadir la participación del 6,1% en manos de los empleados.

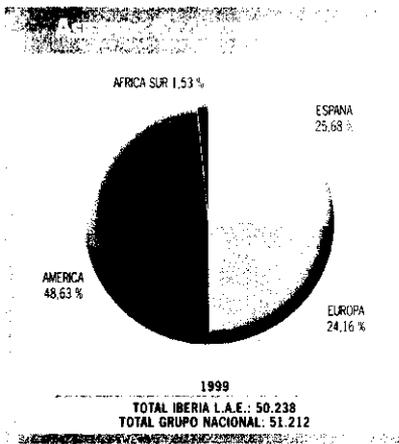
El ejercicio de 1999 ha sido, por tanto, un año de dificultades donde IBERIA ha debido adaptarse a ellas y superarlas para conseguir unos resultados satisfactorios. Ahora, las principales metas en esta Nueva Era del Grupo IBERIA son la consolidación de su posición como uno de los grandes transportistas aéreos globales, y el mantenimiento de una adecuada rentabilidad y de un crecimiento sostenido en el largo plazo. Para ello es imprescindible que el equipo humano que conforma el Grupo, siga orientando sus esfuerzos a la consecución de dos objetivos básicos: la creación de valor para nuestros accionistas, y la continua mejora de los parámetros de calidad y servicio a nuestros clientes.

- 2 -

PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

2.1. OFERTA

La producción regular de IBERIA ha experimentado en términos de AKO's, un incremento superior al 10% sobre el año 1998, destacando la red de largo radio (24,4%), red en la que está enfocado el crecimiento estratégico de IBERIA. El crecimiento total se situó en el 4,8%, como consecuencia del cese en la operación chárter de Viva desde abril.



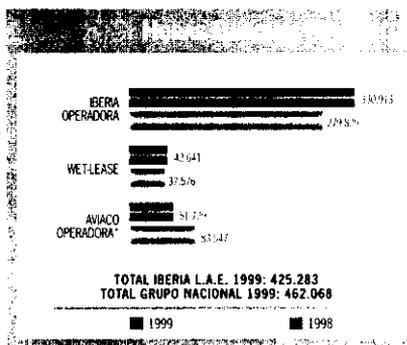
OFERTA

MILLONES DE AKO'S

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	12.901	12.218	683	5,6
EUROPA	12.137	11.869	268	2,2
AMERICA	24.432	19.638	4.794	24,4
AFRICA SUR	768	418	350	83,6
EXTREMO ORIENTE	-	1.375	(1.375)	-
IBERIA, L.A.E.	50.238	45.518	4.720	10,4
GRUPO NACIONAL	51.212	48.875	2.337	4,8

La producción del Grupo, medida en términos de Horas bloque, se ha mantenido igual que el año 1998, debido a la desaparición de la operación de Viva Air en el ejercicio. La operación de wet lease se sigue manteniendo por la flexibilidad que aporta al esquema productivo de la compañía.

Su evolución es la siguiente:



EVOLUCION PRODUCCION

HORAS BLOQUE

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA OPERADORA	330.913	279.829	51.084	18,3
WET-LEASE	42.641	37.576	5.065	13,5
AVIACO OPERADORA (*)	51.729	83.547	(31.818)	(38,1)
IBERIA, L.A.E.	425.283	400.952	24.331	6,1
GRUPO NACIONAL	462.068	460.304	1.764	0,4

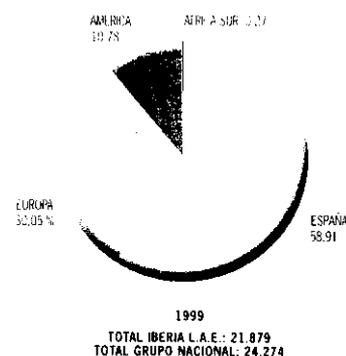
(*) Integrada en IBERIA L.A.E. desde septiembre.

2.2. DEMANDA

El número de pasajeros transportados por IBERIA se ha mantenido respecto a 1998, básicamente porque el decremento en el tráfico doméstico, causado por las limitaciones originadas por la saturación aeroportuaria (más de 400.000 pasajeros), ha sido compensado por el incremento de la actividad de la red atlántica (20%).

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

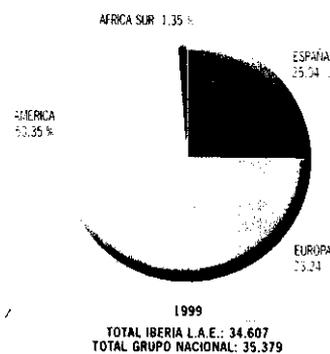
DISTRIBUCION DE PASAJEROS TRANSPORTADOS		Nº PASAJEROS EN MILES		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	12.888	13.199	(311)	(2,4)
EUROPA	6.574	6.453	121	1,9
AMERICA	2.359	1.964	395	20,1
AFRICA SUR	58	37	21	58,5
EXTREMO ORIENTE	-	100	(100)	-
IBERIA, L.A.E.	21.879	21.753	126	0,6
GRUPO NACIONAL	24.274	25.010	(736)	(2,9)



La evolución de PKT's ha sido positiva, debido a que el incremento de actividad se ha centrado en las redes de mayor etapa.

Su distribución es la siguiente:

DEMANDA		MILLONES DE PKT'S		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	8.669	8.615	54	0,6
EUROPA	8.043	8.060	(17)	(0,2)
AMERICA	17.425	14.636	2.789	19,1
AFRICA SUR	470	296	174	58,7
EXTREMO ORIENTE	-	913	(913)	-
IBERIA, L.A.E.	34.607	32.520	2.087	6,4
GRUPO NACIONAL	35.379	35.190	189	0,5

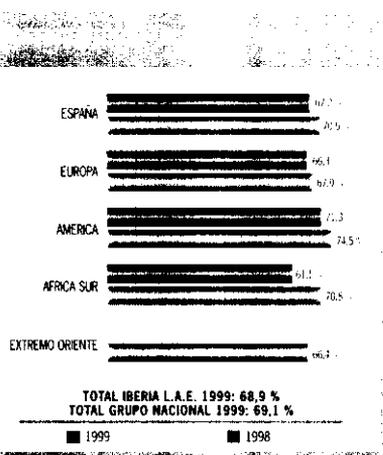


2.3. COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en el ejercicio actual se ha situado en el 69,1%, casi 3 puntos porcentuales por debajo del año anterior, afectado de manera significativa por el importante incremento de oferta en las redes transatlánticas (donde el load factor ha descendido 3,2 puntos porcentuales) y a África del Sur, por densificación de frecuencias, así como la sobreoferta generada en todos los mercados por recolocación de otras compañías de recursos procedentes del mercado asiático, lo que ha deteriorado los coeficientes de ocupación de todos los operadores en estos mercados.

Es importante añadir la caída de casi 3 puntos producida en el mercado doméstico, basado en los problemas sufridos por las aerolíneas por la congestión aeroportuaria a lo largo de la mayor parte del ejercicio.

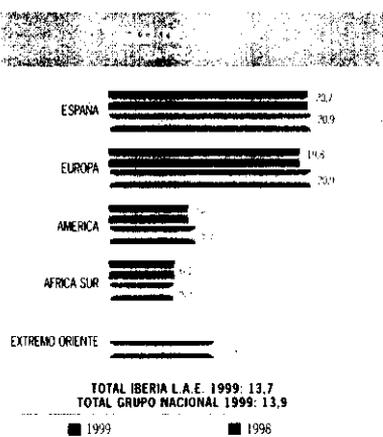
Su distribución por redes es la siguiente:



	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
ESPAÑA	67,2	70,5	(3,3)	(4,7)
EUROPA	66,3	67,9	(1,6)	(2,4)
AMERICA	71,3	74,5	(3,2)	(4,3)
AFRICA SUR	61,1	70,8	(9,7)	(13,6)
EXTREMO ORIENTE	-	66,4	-	-
IBERIA, L.A.E.	68,9	71,4	(2,5)	(3,6)
GRUPO NACIONAL	69,1	72,0	(2,9)	(4,0)

2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1999, y su comparación con 1998, por áreas es la siguiente:



	1999		1998		DIF. S/A.A.		% S/A.A.
ESPAÑA	20,7	12,4	20,9	12,6	(0,2)	(0,2)	(1,2)
EUROPA	19,8	11,9	20,9	12,6	(1,1)	(0,7)	(5,4)
AMERICA	7,6	4,6	8,3	5,0	(0,7)	(0,4)	(8,2)
AFRICA SUR	6,1	3,7	5,9	3,5	0,2	0,2	3,2
EXTREMO ORIENTE	-	-	10,3	6,2	-	-	-
IBERIA, L.A.E.	13,7	8,2	14,8	8,9	(1,1)	(0,7)	(7,5)
GRUPO NACIONAL	13,9	8,4	14,6	8,8	(0,7)	(0,4)	(4,8)

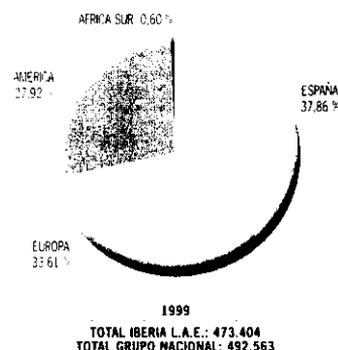
El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un importante decremento en IBERIA de casi un 8%, ya que el exceso de oferta en todos los mercados ha presionado los precios a la baja. A ello se suman los importantes incrementos de oferta de IBERIA precisamente en aquellas redes con una menor etapa y por tanto con menor yield, que son los mercados atlántico medio y sur, produciéndose una disminución por efecto del mix de tráfico.

Sigue siendo importante mencionar el favorable comportamiento del peso que el tráfico de negocios tiene en el mix de pasaje, de acuerdo con el objetivo estratégico de la compañía, situándose en el 9,82% en 1999 frente al 9,55% en 1998.

2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos por tráfico de pasaje regular de IBERIA L.A.E. disminuyeron en 1999 en un 1,6%, mientras que los ingresos de pasaje totales obtenidos por el Grupo Nacional ascienden a 492.563 millones de pesetas (€2.960,36 millones), un 4,3% menos que en el ejercicio anterior, debido al cese de actividad aérea de Viva en abril. La distribución es la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE		MILLONES DE PTAS. - MILLONES DE €					
	1999	1998					
			DIF. S/A.A.	% S/A.A.			
ESPAÑA	179.241	1.077,26	180.322	1.083,76	(1.081)	(6,50)	(0,6)
EUROPA	159.105	956,24	168.535	1.012,92	(9.430)	(56,68)	(5,6)
AMERICA	132.198	794,53	121.019	727,34	11.179	67,19	9,2
AFRICA SUR	2.860	17,19	1.747	10,50	1.113	6,69	63,7
EXTREMO ORIENTE	-	-	9.403	56,51	(9.403)	(56,51)	-
IBERIA, L.A.E.	473.404	2.845,22	481.026	2.891,02	(7.622)	(45,80)	(1,6)
GRUPO NACIONAL	492.563	2.960,36	514.469	3.092,02	(21.906)	(131,66)	(4,3)



El aumento de demanda en el mercado atlántico (19%) se ha visto acompañado de una reducción fortísima del yield en términos brutos (8,2%), aunque finalmente se ha producido un incremento de los ingresos de esta red del 9,2%. Este incremento ha compensado la caída de los anteriores mercados.

Es importante señalar que la red de Japón, que aportaba más de 9.000 millones de pesetas (más de €54 millones) se ha dejado de operar, y que el tráfico chárter del Grupo se ha decrementado por el cese de actividad de Viva Air, lo que ha impactado en los ingresos en casi 18.000 millones de pesetas (más de €107 millones).

- 3 -

RESUMEN POR ÁREAS DE GESTIÓN DE IBERIA L.A.E.

3.1. IBERIA COMERCIALIZACION RED Y PROGRAMA

Desde 1997 IBERIA L.A.E. ha venido realizando una política comercial agresiva, en contraste con la actitud fundamentalmente defensiva del pasado. Esto ha llevado a IBERIA a aumentar su presencia en mercados en los que, aun siendo líder, había perdido cuota; en concreto en el mercado atlántico, con origen Europa.

Para ello, durante 1999 IBERIA ha realizado un incremento notable de su oferta transatlántica. Se han introducido nuevos destinos non-stop como Quito y Guayaquil desde Madrid y Nueva York desde Barcelona, y se han aumentado frecuencias a Lima, Santiago de Chile, Bogotá, Habana, México y Miami. En conjunto, la producción transatlántica de IBERIA se ha incrementado en un 24,4% respecto a 1998. Este crecimiento ha sido necesario para mantener el liderazgo entre Europa y América Latina, en un año en que nuestros principales competidores europeos han apostado muy fuerte por este mercado. Este objetivo se ha conseguido -14,6% cuota IB en 1999-, aumentando la distancia que nos separa de nuestro principal competidor -2,6 puntos en 1999 frente a 0,4 en 1998-. Además, IBERIA ha conseguido recuperar más de 4 puntos de cuota en el mercado España-Estados Unidos, cambiando una tendencia negativa que arrastraba desde hace muchos años.

El incremento de oferta realizado en el ejercicio, que presiona a la baja tanto los coeficientes de ocupación como los precios, se ha visto afectado así mismo por la entrada de la oferta de los competidores que recolocando sus recursos desde Asia a los mercados trasatlánticos, han saturado el mercado, lo que ha afectado al margen de este área de gestión.

El mercado Europa-España ha experimentado un crecimiento superior al 10% en 1999, mientras que el mercado Europa-América Latina ha crecido un 9%. Estos crecimientos siguen siendo elevados, aunque están por debajo de los registrados en 1998. Las perspectivas de los mercados estratégicos de IBERIA siguen siendo positivas. El lanzamiento de la nueva clase Business Intercontinental a primeros de 1999 ha sido un éxito, y a pesar del efecto negativo que produjo la crisis laboral con los pilotos en abril y mayo y las dificultades aeroportuarias durante todo el año, en el conjunto de 1999 los pasajeros transportados en las clases nobles de largo radio han aumentado un 31% y la cuota de mercado de IBERIA en el segmento de negocios España-América Latina ha subido casi 4 puntos.

Por lo que hace referencia al uso de la franquiciada Air Nostrum, a partir de noviembre de 1999 los trayectos entre las Islas Baleares pasaron a ser operados por Air Nostrum, pues era la última producción significativa que quedaba fuera de los hubs de MAD y BCN, y sus niveles de rentabilidad en la operación con aviones de más de 100 plazas son deficitarios: este mercado demanda más frecuencias con aviones más pequeños.

También operados por Air Nostrum desde diciembre, el Grupo IBERIA comenzó a ofrecer vuelos directos diarios entre Madrid y la ciudad italiana de Turín.



Los problemas por la congestión aeroportuaria (en especial Barajas) y posteriormente los conflictos surgidos con los pilotos también han afectado al tráfico con lo que la compañía se vio obligada a efectuar un ajuste de la oferta doméstica de su programa a partir de mayo, reajustes a la baja en el tráfico Madrid-Península. Estos cambios no han afectado al "Puente Aéreo", uno de los productos más valorados por los clientes de la compañía, que el 4 de noviembre de 1999 cumplió 25 años. Desde el mes de junio dejaron de operarse o disminuyó la oferta presupuestada a determinados trayectos europeos.

Respecto al programa IB-Plus, se han creado nuevas tarjetas para los mejores clientes (Iberia Plus Platino), y se han incorporado nuevas empresas. Más del 31% de los ingresos de tráfico de IBERIA provienen de pasajeros que participan en el programa Iberia Plus. La pertenencia de IBERIA L.A.E. a oneworld refuerza los beneficios de los poseedores de la tarjeta Iberia Plus (salas de descanso en otros aeropuertos, más oportunidades de obtener puntos, etc.).

Otros proyectos también contribuyen a prestar a los clientes un servicio más cómodo, como la venta por internet, la actual implantación del billete con banda magnética, o la puesta en marcha del "billete electrónico".

3.2. IBERIA CARGA

Durante 1999 el área de gestión Carga ha mantenido el objetivo de utilizar al máximo la capacidad de las bodegas de la flota de pasaje, y minimizar el uso de aviones cargueros, que han complementado la oferta de las bodegas de pasaje con la operación de tres aviones cargueros, garantizando una flexibilidad en la gestión de los recursos ante la saturación de oferta en el mercado de carga.

El comportamiento de nuestros mercados tradicionales ha venido marcado por el exceso de oferta, así como por la rebaja de precios, consecuencia del esfuerzo de todas las compañías por tratar de mantener sus posiciones sin abandonar mercados.

En el largo radio, el avión B-747/200 alquilado a la compañía Atlas Air ha estado realizando la operación a Miami y México. Ante el exceso de oferta de avión carguero de largo radio debido a la situación de nuestros mercados internacionales, se renegó con ATLAS un nuevo acuerdo que implicaba un recorte sustancial de horas bloque garantizadas.

Para potenciar nuestra presencia en este mercado de largo radio se pusieron en marcha algunas actuaciones, entre las que han destacado: utilización de Habana como puente hacia México; el incremento en el uso de camiones para captar mercancía, principalmente en el sur de Francia; y, sobre todo, regularizar y afianzar nuestra oferta de cargueros a Maastrich.

Los dos DC-8/62 arrendados a CYGNUS realizan la operación de corto y medio radio, concretamente el trayecto Madrid-Barcelona-Tenerife-Las Palmas-Madrid, para cubrir el servicio de correo (contrato cerrado en septiembre y con vigencia hasta el final del año 2000), y entre Madrid y las Islas Canarias, para el tráfico de courier y mercancías perecederas hacia la península. Y vuelan tres frecuencias semanales la ruta a Maastrich (Madrid-Maastrich-Madrid), para transportar carga de Centro Europa con destino a América (con enlace en Madrid).

Por último, cabe indicar que se ha procedido a la búsqueda de nuevos mercados que paliasen la pérdida de Tokio, siempre, claro está, supeditados al programa comercial de pasaje. Así, se ha comenzado a comercializar los mercados Sudáfrica, Chicago, Montreal etc., con lo que se ha conseguido que las toneladas transportadas en el largo radio en el año hayan sido casi un 3% más que en 1998, bien es verdad que los ingresos decrecieron más del 10% debido a las bajas de los precios unitarios por la competencia y la situación económica exterior anteriormente descrita.

Los principales parámetros han sido (a destacar en los ingresos el fuerte impacto derivado del cierre de la línea de Japón a finales de 1998):

CARGA				
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
TKO'S (MILLONES)	1.342,5	1.210,8	131,3	10,9
BODEGA	1.002,2	778,5	223,7	28,7
CARGUEROS	340,4	432,2	(91,8)	(21,2)
TKT'S (MILLONES)	823,3	813,2	10,1	1,2
BODEGA	657,3	584,9	72,4	12,4
CARGUEROS	166,0	228,3	(62,3)	(27,3)
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	61,3	67,2	(5,9)	(8,8)
BODEGA	65,6	75,1	(9,5)	(12,6)
CARGUEROS	48,8	52,8	(4,0)	(7,6)
INGR. MEDIO TKT (PTAS./TKT)	41,4	43,5	(2,1)	(4,7)
INGR. MEDIO TKT (c€/TKT)	24,88	26,14	(1,26)	(4,7)
INGRESO TOTAL CARGA (MILL. PTAS.)	34.051,0	35.339,8	(1.288,8)	(3,7)
INGRESO TOTAL CARGA (€ MILL.)	204,65	212,40	(7,75)	(3,7)

3.3. IBERIA HANDLING

El proceso de liberalización de la actividad de Handling en España iniciado en 1994, ha continuado durante 1999, estando previsto que finalice el proceso en el año 2000. No obstante, la producción a terceras compañías (nacionales y extranjeras), ha aumentado respecto al año anterior el 4,7%, con un incremento de la actividad prestada a las compañías nacionales del 63,2% y a las extranjeras del 1,4%. Estos datos son el resultado de las actuaciones enmarcadas en el Plan Director bajo el objetivo de la defensa de nuestra cuota en el mercado de handling de terceros.

El ingreso medio de terceras compañías (nacionales+extranjeras) ha disminuido el 0,8% respecto al año 1998 debido principalmente a los descuentos adicionales que se están realizando para mantener la cuota de mercado prevista, pero siempre por debajo de las previsiones.

La actividad total (incluido IB) ha superado la del año anterior un 6,5%, a pesar de las cancelaciones de en torno a 4.000 aviones ponderados producidas por los problemas de congestión aeroportuaria y por los conflictos con el personal técnico de vuelo en los meses de marzo y abril. La compañía Air Nostrum ha aumentado su actividad sobre el año 98 un 27,7%, y ha desaparecido como operadora aérea la compañía Viva en mayo de 1999.

Respecto al año anterior, la plantilla equivalente ha aumentado un 7,7%, debido a la incorporación de Aviaco y al aumento de actividad producido.

Dentro de la política de mejora del servicio, se han realizado nuevos contratos con AENA para utilizar las Salas Vips de Barajas y Barcelona, ampliando su capacidad. Asimismo, aumenta la plantilla debido a nuevos servicios prestados entre los que destacan: punto de información en incidencias, refuerzos posicionales de información, personal volante en llegadas, acompañamiento de clases nobles, lanzaderas entre terminales, incremento del personal denominado "chaquetas rojas", etc.

Un elemento sustancial en este área ha sido el fuerte incremento de los gastos de "no calidad" (viajes interrumpidos, pérdida de conexiones, gastos por entrega de equipajes, indemnizaciones a pasajeros y mercancías, etc.). De hecho, el aumento de los gastos de explotación por avión ponderado se debe principalmente al incremento de los gastos de personal y de los gastos por viajes interrumpidos.

Algunos datos del área de handling son:

HANDLING

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
AVIONES POND. ATENDIDOS	427.999	401.972	26.027	6,5
IBERIA Y GRUPO	245.061	231.596	13.465	5,8
FRANQUICIADAS	25.048	19.609	5.439	27,7
TERCERAS COMPAÑÍAS	157.890	150.767	7.123	4,7
PLANTILLA EQUIVALENTE	7.947	7.382	565	7,7
INGRESOS TERCEROS (M. PTAS)	40.884	39.809	1.075	2,7
INGRESOS TERCEROS (€ MILL.)	245,72	239,26	6,46	2,7
GASTOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS)	68.001	61.696	6.305	10,2
GASTOS EXPLOTACIÓN (€ MILL.)	408,69	370,80	37,89	10,2

3.4. IBERIA MANTENIMIENTO

Las actuaciones de marketing en esta área se han seguido centrando en los productos de mayor futuro tecnológico, correspondientes a las flotas A-320, A-340, MD-87 y B-747 en sus apartados de célula, motor y componentes. Asimismo, durante 1999 se ha continuado con el mantenimiento de la flota Air Europa alquilada por IB en régimen de wet lease.

Además se ha continuado con el desarrollo de nuevos productos, entre los que destacan:

- Modificación de los interiores de la flota de largo radio
- Incorporación de TCAS y 8.33 VHF en las flotas de IBERIA
- Revisión de zona caliente de motor CFM56-5C4 (A-340), componentes de la flota A-340 y revisiones "C" de A-340

Los principales clientes durante el año 1999 han sido:

- ALITALIA Revisión "C" y "D" de B-747
- AIR LIBERTE Revisiones motores JT8D-217 (contrato por hora de vuelo)
- A. ARGENTINAS Motores JT8D-200, JT9D-7Q y revisiones "D" aviones B-747 y revisiones de sus componentes.
Nuevo contrato componentes A-340 y su motor CFM56-5C
- OLYMPIC AIRWAYS Motores JT9D-7Q y revisiones componentes
- AUSTRAL Motores JT8D, revisión y soporte componentes
- AIR CAMERUN Revisión motores JT9D-7Q
- IAI BEDEK Revisión motores JT9D-7Q
- POLAR AIR CARGO Revisión motores JT9D-7Q/70A
- SPANAIR Revisiones "D" aviones MD-80
- M^o DEFENSA Revisión aviones y componentes B-707, FALCON y revisión motores RR Pegasus
- AIR MADAGASCAR JT9D-70A

Con relación al ejercicio 1998 se produjo un notable incremento de los gastos de mantenimiento, a consecuencia del aumento de los repuestos de flota (aviones B-737 y B-767 de Air Europa, motores, etc.), de la mayor subcontratación de trabajos (motores JT8 D estándar), de la subida de los costes de personal, y de la apreciación del dólar. El crecimiento de los ingresos sólo compensó parcialmente dicho incremento de costes, lo que llevó a una importante disminución del resultado de explotación del ejercicio frente al logrado en 1998.

Respecto al año anterior aumentó la plantilla media (principalmente, por incorporación de TMAs). Se incrementaron notablemente las horas subcontratadas al exterior para atender las flotas en situación de phase-out.

El área de mantenimiento ha tenido que desarrollar durante el año una serie de actuaciones especiales adicionales al mantenimiento normal y programado de la flota de la compañía, entre las que destacan diferentes modificaciones: de aviónica (RNAV, TCAS, 8.33 VHF y GPS), en motores CFM56 originadas por directivas emitidas durante el ejercicio, y realización de modificaciones de interiores en aviones de largo recorrido.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

EVOLUCION DE PARAMETROS

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
Nº REVISIONES	233	230	3	1,3
HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES)	3.262	2.982	280	9,4
MOI/MOD	0,54	0,55	(0,01)	(1,6)
ASIST. TÉCNICAS Y OTRAS VENTAS (M. PTAS.)	21.441	22.929	(1.488)	(6,5)
ASIST. TÉCNICAS Y OTRAS VENTAS (€ MILL.)	128,86	137,81	(8,95)	(6,5)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	4.171	3.929	242	6,1

3.5. IBERIA SISTEMAS

Se ha desarrollado durante todo el año el proyecto Efecto 2000 a fin de preparar todos los Sistemas frente a la eventualidad de cualquier malfuncionamiento por el cambio de milenio. Durante los primeros días de enero del 2000 se mantuvo un dispositivo especial de seguimiento en toda la Compañía sin que se produjesen incidencias. Se puede, por tanto, afirmar que el éxito del proyecto ha sido completo.

Entre las actividades habituales, se ha instalado un nuevo procesador UNISYS con más capacidad de proceso para hacer frente a la mayor actividad en el área de reservas, check-in y venta de billetes.

En la red de Telecomunicaciones se está pasando a protocolo TCP/IP, proyecto que ha supuesto un esfuerzo de gran intensidad por suponer la necesaria finalización del Plan Renove de terminales en todas las delegaciones para poder conectar con PCs sobre este protocolo, estando prevista la finalización en el primer trimestre del año 2000.

En el área de las alianzas estratégicas se arrancó la operación de los sistemas con la nueva normativa para oneworld el día 1 de septiembre en lo que se denominó el "day one" de la Alianza con total éxito.

Entre los proyectos que afectan al área comercial, se inició la operación del nuevo operador VIVA Tours el 1 de mayo con total éxito del proyecto de implantación de los Sistemas de Información necesarios y en noviembre se arrancó el nuevo sistema de yield management (PROS) y se han implantado sistemas de telefonía y de gestión para los call center de Serviberia y Serviagencias.

En el área económico financiera se arrancó el sistema de intervención de tarifas, que permite la recuperación de ingresos que se perdían por emisiones incorrectas de billetes (P.R.A. Solutions), así como el nuevo sistema de contabilidad general (Oracle GL) y los sistemas de Facturación de Salida y Entrada.

En el área de mantenimiento se ha iniciado un nuevo entorno de producción en el Sistema SISPAAC y se ha implantado el producto DEDALO para el seguimiento y control de las actuaciones de los aviones.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

SISTEMAS				
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.-
GASTOS EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	10.468	9.863	605	6,1
GASTOS EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	62,91	59,28	3,64	6,1
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	579	567	12	2,1

3.6. IBERIA OPERADORA

Durante el año 1999, se han realizado 45 auditorías internas en el área de Seguridad de Vuelo para el seguimiento del Plan de Calidad de la Dirección de Operaciones, de acuerdo con los requisitos de las certificaciones ISO 9001 y JAR, y la auditoría de seguimiento por parte de la empresa SGS, superándose la misma, lo que implica el mantenimiento de la certificación.

Además de las publicaciones de boletines de seguridad de vuelo, y del seguimiento habitual de incidencias, dentro del área de factores humanos se han impartido 29 cursos de c.r.m., incluidos cursos externos a otras compañías, así como a las Fuerzas Aéreas Españolas.

En el área de Planificación de Tripulaciones, se ha realizado la programación de los tripulantes técnicos, así como la planificación de cursos de habilitación de tipo de tripulantes técnicos, incrementado por la entrada del escalafón transitorio, por pilotos provenientes de Aviaco. Para ello, y mediante el nuevo sistema CARMEN, han elaborado los horarios de las tripulaciones de todas las flotas. Este sistema ha sido desarrollado por el área de Gestión de Tripulantes, que en sus funciones ha realizado el seguimiento del módulo de pairings y el proceso de implantación del módulo de asignación de dicha aplicación.

Además se han iniciado varios proyectos encaminados a la creación de nuevos procesos de trabajo y la definición del soporte informático, entre los que destacan el "Carlinga" en el área de instrucción de tripulantes, el "P.T.T." en el área de planificación de tripulaciones y el "Alhambra" en el de actividades de tripulantes en tierra y actividades técnicas de las flotas.

El área de Control Operacional se ha dedicado a lo largo de 1999 al desarrollo de varios proyectos tales como:

- Sirio II, un sistema de apoyo a la toma de decisiones del jefe de día, que ofrece las posibles alternativas a los problemas que se presentan en la operación diaria en aviones, tripulaciones y pasajeros.
- Mercurio, otro sistema mecanizado que, mediante una tarjeta magnética, proporcionará al tripulante posibilidades de firma automática, cobro de dietas y otras informaciones de interés general, con el consiguiente ahorro de tiempo. Asimismo, desde un vehículo, se puede obtener la documentación operativa para el vuelo (oficina móvil) en tiempo real.
- Nuevo diseño del sistema mecanizado de hoja de carga y centrado, así como la incorporación del procedimiento ETOPS, y el nuevo sistema NOTAM.

- Sistema de recepción y tratamiento de mapas meteorológicos en tiempo real con el Instituto Nacional de Meteorología. También se ha comenzado a desarrollar un nuevo sistema que permite el control y seguimiento de facturación de tasas de navegación y aproximación utilizando los nuevos procedimientos de intercambio de información con Eurocontrol vía internet y las bases de datos del sistema de plan de vuelo.

Además de dar respuesta a los proyectos de órdenes ministeriales, reales decretos y circulares operativas de la D.G.A.C., el área Técnica y de Apoyo al Vuelo ha participado en el Comité de Coordinación de Navegación Aérea y Aeropuertos, en el Comité de Control de Ruido de Barajas, en el programa europeo TELSACS y en el proyecto Isaware.

Por otro lado se ha procedido a la especificación operativa de nuevos sistemas a incorporar en los aviones de la compañía (EGPWS, ACARS Y DLK), y a la selección del FMS de los nuevos Airbus.

En la actualidad se encuentra en proceso de informatización el centro de documentación de operaciones, y se ha iniciado el proyecto JARDOC para transformar toda la documentación operativa a formato electrónico SGML, adaptados a la normativa JAR OPS-1.

El área de Programación TCP y Abastecimiento de Aviones ha planificado el servicio a bordo en las distintas flotas de corto y largo radio, y se ha participado en la nueva configuración de interiores de cabinas de flotas de largo radio. Asimismo, ha diseñado el programa informático de los Terminales Portátiles de Ventas a Bordo, incorporando dichas ventas al Programa IBERIA Plus y ha adaptado la estrategia de ventas a bordo para compensar la disminución de ingresos en los países de la Unión Europea.

El área de Servicio de Vuelo ha participado en los procesos de selección y formación de nuevos auxiliares y Sobrecargos, así como en la impartición de formación y supervisión de otras compañías que operan para IBERIA L.A.E., colaborando en la selección de Auxiliares en el hub de MIAMI y en diversos grupos de trabajo de oneworld (cabin crew) y de IATA (in-flight).

Se ha desarrollado a lo largo del año una intensa actividad de Instrucción por el área de Operaciones, debido a la contratación de 231 pilotos nuevos, instruyéndose durante el año a 12.540 alumnos e impartándose cursos de mando a 64 futuros comandantes, agilizando todos los procesos de formación.

Para ello se han efectuado numerosos cursos que han representado 71.139 horas de formación de tripulantes técnicos y 4.920 de auxiliares de vuelo. Se han impartido en simuladores de vuelo de la propia compañía o en el extranjero (17.200 horas) y mediante vuelos de instrucción (922 horas de vuelo).

El área de Instrucción de personal auxiliar de vuelo ha realizado 364 cursos de formación, así como la formación específica dentro de la homogeneización del servicio en relación con la alianza oneworld con un total de 82.661 horas, lo que ascendió a un total de 7.902 alumnos.

Estos cursos se impartieron a 4.995 alumnos formados en tareas operativas de vuelo, y en cuanto a formación relativa al servicio oneworld, la formación fue dirigida a 2.907 alumnos.



- 4 -
RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31 de diciembre de 1999 en operación de pasaje, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICION

TIPO DE FLOTA	IBERIA	BINTER CANARIAS	BINTER MEDITERRANEO	TOTAL OPERADA	WET
B-727*	23	-	-	23	-
B-737	-	-	-	-	3
B-747	7	-	-	7	2
B-757	15	-	-	15	6
B-767	2	-	-	2	-
A-300	6	-	-	6	-
A-320	32	-	-	32	-
A-321	2	-	-	2	-
A-340	9	-	-	9	-
DC-9*	18	-	-	18	-
DC-10*	5	-	-	5	-
MD-87	24	-	-	24	-
MD-88	13	-	-	13	-
CN-235	-	-	5	5	-
ATR-72	-	11	-	11	-
TOTAL*	156	11	5	172	11

* No se tiene en cuenta la flota inactiva: 8 DC-9, 4 B-727 y 1 DC-10.

NOTA: Adicionalmente están contratadas las bodegas de tres cargueros, 2 DC-8 y de 1 B-747.



4.2. PERSONAL

En el análisis comparativo de plantillas debe tenerse en cuenta que en septiembre de 1999 se ha producido el trasvase de personal de Aviaco a IBERIA.

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1999 y 1998:

PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
COMERC., RED Y PROGRAMA	2.732	2.722	-	-	2.732	2.722
CARGA	1.084	1.081	-	-	1.084	1.081
AEROPUERTOS	7.947	7.382	-	-	7.947	7.382
MATERIAL	4.166	3.921	-	-	4.166	3.921
SISTEMAS	573	564	-	-	573	564
OPERADORA	743	641	5.420	4.525	6.163	5.166
AREA CORPORATIVA	1.299	1.229	-	-	1.299	1.229
IBERIA, L.A.E.	18.544	17.540	5.420	4.525	23.964	22.065
GRUPO TRANSPORTE AEREO	20.844	20.045	6.246	5.781	27.090	25.833

PLANTILLA, FIN EJERCICIO

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
COMERC., RED Y PROGRAMA	2.788	2.854	-	-	2.788	2.854
CARGA	1.145	1.121	-	-	1.145	1.121
AEROPUERTOS	9.533	8.654	-	-	9.533	8.654
MATERIAL	4.378	3.998	-	-	4.378	3.998
SISTEMAS	570	573	-	-	570	573
OPERADORA	865	674	6.302	4.827	7.167	5.501
AREA CORPORATIVA	1.355	1.265	-	-	1.355	1.265
IBERIA, L.A.E.	20.634	19.139	6.302	4.827	26.936	23.966
GRUPO TRANSPORTE AEREO	22.576	21.654	6.503	6.052	29.079	27.706

- 5 -

RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION

El resultado del ejercicio 1999 ha ascendido a 5.477 millones de pesetas (€32,92 millones) de beneficios.

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión de IBERIA, 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:

CUENTA DE EXPLOTACION		MILLONES DE PTAS. - MILLONES DE €			
	1999	1998	% VAR.		
INGRESOS DE EXPLOTACION					
PASAJE	487.186	2.928,05	496.089	2.981,55	(1,8)
CARGA Y EXCESO EQUIPAJE	35.694	214,52	37.107	223,02	(3,8)
HANDLING	41.174	247,46	40.200	241,61	2,4
MATERIAL	21.219	127,53	22.603	135,85	(6,1)
VENTAS DE MAYORDOMÍA	2.832	17,02	3.666	22,03	(22,7)
COMISIONES DE VENTA	13.148	79,02	10.962	65,88	19,9
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN	22.715	136,52	21.714	130,50	4,6
	623.968	3.750,12	632.341	3.800,44	(1,3)
GASTOS DE EXPLOTACION					
COMERCIALES	71.247	428,20	73.287	440,46	(2,8)
COMBUSTIBLE	57.034	342,78	49.901	299,91	14,3
ALQUILER DE FLOTA	47.691	286,63	42.391	254,78	12,5
CÁNONES	2.379	14,30	2.399	14,42	(0,8)
MANTENIMIENTO FLOTA	45.749	274,96	35.538	213,59	28,7
TASAS NAVEGACIÓN	27.590	165,82	25.532	153,45	8,1
SERVICIOS TRÁFICO	55.005	330,59	51.724	310,87	6,3
SISTEMAS RESERVAS	14.990	90,09	16.228	97,53	(7,6)
SERVICIO A BORDO	15.244	91,62	13.895	83,51	9,7
PERSONAL	187.170	1.124,91	166.168	998,69	12,6
AMORTIZACIONES	19.895	119,57	19.137	115,02	4,0
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN*	74.497	447,73	88.162	529,85	(15,5)
	618.491	3.717,20	584.362	3.512,08	5,8
RESULTADO EXPLOTACION	5.477	32,92	47.979	288,36	(88,6)
RDO. EXPLOTACION IB+AO	9.416	56,59	52.071	312,95	(81,9)

* Incluye el pago a Aviaco como operador de flota.



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

a) INGRESOS DE EXPLOTACION

Los ingresos de explotación se reducen un 1,3%. 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 decremento en los ingresos de pasaje, 8.903 millones de pesetas (€53,51 millones) se desglosa según el detalle siguiente:

	VAR. INGR. ACTIVIDAD s / 1998	CAUSA DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLE s / 1998
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS *	
DOMESTICO	(1.081)	(2.478)	1.091	306	-	-
PAISES UE	(7.287)	(7.807)	38	482	-	-
PAISES NO UE	(2.142)	(1.726)	(542)	126	-	-
LARGO RADIO	2.888	(15.804)	16.753	1.939	-	-
IBERIA, L.A.E.	(7.622)	(27.815)	17.340	2.853	(1.281)	(8.903)

* En el apartado "Otros" se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes.

La diferencia por volumen se debe al incremento de la demanda equilibrada en términos de pasajeros y de un 6,4% en términos de PKT's al haber crecido más la actividad en el tráfico de largo radio, con mayor peso de la etapa. Se aprecia un importante deterioro tanto del ingreso unitario por PKT (7,5%), como del ingreso medio por pasajero (2,2%), básicamente debido a disminución generalizada de los precios por el exceso de oferta en los mercados y el deterioro de yield producidos por el crecimiento en la red de largo y el consiguiente alargamiento de etapa, compensado sólo parcialmente por el efecto positivo de cambio de mix de clases, con incremento de las ventas de clases nobles. La variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar frente a su cotización media en el año anterior, con una variación media anual del 2,8%, pasando de 154,298 pts/USD a 150,040 pts./USD.

CARGA

Los ingresos se decretan un 3,8%, esto es, 1.413 millones de pesetas (€8,49 millones), variación que se debe principalmente a la reducción del yield (4,7%) debido principalmente a la presión ejercida sobre los precios por el exceso de oferta en los mercados transatlánticos derivada de la recolocación de flota procedente del mercado asiático y al deterioro de las economías sudamericanas, cuya crisis ha afectado a los ingresos de estas redes.

HANDLING

El aumento registrado en los ingresos por este concepto se debe al incremento de un 4,1% de aviones atendidos, básicamente de terceras compañías nacionales y Air Nostrum, que han compensado la caída de actividad de Viva Air. El ingreso medio por APA, ligeramente inferior que el del año anterior, ha permitido que la pérdida de mercado haya sido menor que la prevista.

MATERIAL

Los ingresos por mantenimiento de aviones registraron en 1999 un decremento, cifrado en 1.384 millones de pesetas (€8,32 millones) debido a una importante disminución de los trabajos facturados por garantías, valorada en 1.428 millones de pesetas (€8,58 millones) y un incremento de la actividad dedicada a mantenimiento de la flota propia por mayor producción y por trabajos aeronáuticos especiales de un 20% en términos de horas hombre producción plantilla propia, que ha obligado a reducir un 13% los trabajos a terceros realizados con recursos propios y a aumentar la subcontratación.

COMERCIALES

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 2.186 millones de pesetas (€13,14 millones), casi del 20%, básicamente por facturación relativa a venta de billetes dentro de la cooperación oneworld y a la creciente actividad de Air Nostrum.

OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN Y VENTAS DE MAYORDOMÍA

Es importante señalar que la disminución de las ventas a bordo y otros ingresos de mayordomía con motivo de la desaparición de los duty free en todos los países del entorno de la U.E. y por tanto de las ventas en dichos vuelos intraeuropeos, con un impacto valorado en 834 millones de pesetas (€5,01 millones), se ha compensado con 1.001 millones de pesetas (€6,02 millones) de otros ingresos de tráfico, básicamente ingresos del programa de frequent flyer con compañías oneworld, con una facturación a American Airlines de 937 millones de pesetas (€5,63 millones) y a British Airways de 33 millones de pesetas (€0,20 millones).

b) GASTOS DE EXPLOTACION

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 5,8%, esto es 34.129 millones de pesetas (€205,12 millones). Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento de los costes de combustible, por el alquiler de aviones originado en las operaciones de leasing de nueva flota, por el incremento de los costes de mantenimiento, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes del personal (por 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 aumentado un 14,3% respecto al de 1998 (7.133 millones de pesetas) (€42,87 millones), debido principalmente al incremento del precio puro de combustible así como a la apreciación del dólar del 2,8%. El coste en pesetas por HB se incrementó un 8,4%, mientras que las horas bloque lo han hecho un 5,5%, no habiendo podido compensarse el alza de los precios del crudo con el ahorro que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible. La comparación de la cuenta de resultados no incluye dentro de los conceptos de combustible el fuel consumido por la flota de Aviaco, ya que se incluye como concepto de facturación de operadores en el resto de gastos de explotación. En términos de homogeneidad, se ha incluido este concepto en el análisis de variaciones cuyo detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

ANALISIS VARIACIONES

	MILL. PTAS.	€ MILL.
PRECIO	(2.383)	(14,32)
VOLUMEN	4.959	29,80
PARIDAD	2.164	13,01
CONSUMO/AKO	(95)	(0,57)
TOTAL	4.645	27,92

PERSONAL

El coste de personal ha crecido un 12,6% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

- Absorción completa del personal de Aviaco, tanto de vuelo como de tierra (efecto que se amortigua de la comparación a nivel grupo consolidado) con un incremento neto de las plantillas de tierra del 5,7% y de las de vuelo del 19,8%, así como por el incremento de plantillas para información de incidencias en el aeropuerto.

- Incremento salarial del convenio firmado.

- Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social.

- Incremento de la actividad, con un efecto en las cuentas de dietas personal vuelo cuyo coste ha ascendido en un 19,4% y en las primas en casi el 18%, valorado en 5.146 millones (€30,93 millones).

- Un incremento de las dotaciones al fondo de pilotos en situación de reserva y excedencia especial de 1.660 millones, debido a que estas dotaciones han de compensar las dotaciones financieras por la caída de los tipos de interés de las inversiones en las que están materializados.

SERVICIOS DE TRÁFICO Y SERVICIO A BORDO

La variación en el concepto de servicios de tráfico (6,3%) ha sido pareja al incremento de actividad de IBERIA (un 6,3% en términos de horas bloque y del 10,4% en términos de oferta).

En todo caso, se debe resaltar que del total de 3.281 millones de pesetas de incremento (€19,72 millones), corresponden a mayor gasto por alojamiento de personal de vuelo 1.201 millones de pesetas (€7,22 millones), con un incremento superior al 29% frente a 1998, y de los gastos por no calidad (viajes interrumpidos y conexiones) de casi 888 millones de pesetas (€5,34 millones), incluso un 13% superior al ejercicio anterior.

En lo relativo al coste del servicio a bordo, que son gastos ligados al pasajero básicamente, su incremento (9,7%) está relacionado principalmente con el encarecimiento de los costes por mejoras en el nivel de servicio y de incremento de clases business, ya que el volumen global de pasajeros ha sido el mismo.

COMERCIALES (COMISIONES, SOBRECACIONES Y PUBLICIDAD)

El decremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, de un 1,9%, valorada en 10.316 millones de pesetas (€62 millones) justifica solamente una parte de la disminución de gastos comerciales; pues además el coste comercial (comisiones y sobrecaciones) respecto a ingresos de tráfico se ha decrementado un 1,6%, debido a que dichos costes siguen reduciéndose en relación a los ingresos de pasaje, por extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y como efecto de las medidas tomadas en el Plan Director, por el impacto de la implementación en el territorio doméstico del Plan Valor 98 para agencias nacionales, que ha permitido reducir los costes comerciales mediante una gestión comercial mucho más basada en la incentivación de las agencias, y porque la incorporación paulatina de nuevos sistemas de venta directa han compensado el coste de los intermediarios de distribución.

TASAS DE NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 8,1% (2.058 millones de pesetas) (€12,37 millones), básicamente debido al incremento de actividad y al impacto de la tasa de aproximación como consecuencia de la desaparición del segundo tramo de descuento (2.085 millones de pesetas -€12,53 millones-), y en menor medida por el incremento anual de las tarifas de Eurocontrol, compensado parcialmente por los ahorros derivados de la modificación de los pesos máximos al despegue autorizados.

MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto se incrementa en 10.211 millones de pesetas (€61,37 millones), casi un 29%, debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y a la subcontratación del mantenimiento de motores, efecto parcialmente reflejado en los ingresos facturados a terceros.

El aumento de las compras de repuestos incorporados en los aviones (RNAVS y TCAS), así como los aprovisionamientos iniciales ligados a la flota ha ascendido a 5.284 millones de pesetas (€31,76 millones), y el incremento de los subcontratos, a 4.225 millones (€25,39 millones), del 29%, corresponde a un incremento del trabajo cedido a terceros, equivalente al incremento de horas realizadas en el exterior.

ALQUILER DE FLOTA

Se ha producido un incremento de 5.300 millones de pesetas (€31,85 millones) en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo por las nuevas incorporaciones de flota: A-340 (1.568 millones de pesetas -€9,42 millones-), A-320 (1.015 millones de pesetas -€6,1 millones-), B-757 (1.893 millones de pesetas -€11,38 millones-), y otras flotas, con un impacto total de 4.491 millones de pesetas (€27,0 millones).

- Un coste superior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta (cifrado en 1.022 millones de pesetas -€6,14 millones-) y con Air Europa (valorado en 3.648 millones de pesetas -€21,92 millones-).

- Un menor impacto o ahorro en la cobertura del riesgo cambiario de las operaciones antedichas (2.088 millones de pesetas -€12,55 millones-).

- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han incrementado en 651 millones de pesetas (€3,91 millones), principalmente por el coste de la flota carguera alquilada a Cygnus.

AMORTIZACIONES

En este capítulo se produce un pequeño incremento del gasto de 758 millones de pesetas (€4,56 millones) (4,0%).

OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN Y SISTEMAS DE RESERVAS

Estos conceptos se han reducido en 14.901 millones de pesetas (€89,56 millones), con el siguiente desglose:

- La facturación del operador Aviaco ha sido inferior a la del año anterior en 9.743 millones de pesetas (€58,56 millones) debida a una disminución de horas bloque alquiladas del 38%. (Como se ha comentado anteriormente, este concepto recoge el gasto de combustible pagado por Aviaco y posteriormente facturado con otros costes a IBERIA).

- Los gastos por sistemas de reservas se han reducido en 1.238 millones de pesetas (€7,44 millones), básicamente por disminución de precios de Amadeus.

- Otros gastos se reducen en casi 4.000 millones de pesetas (€24,04 millones) dentro de las medidas de reducción de gastos generales incorporados en el Plan Director, como alquileres (307 millones de pesetas -€1,85 millones-), seguros (284 millones de pesetas -€1,71 millones-) y otros servicios exteriores (3.034 millones de pesetas -€18,23 millones-).

5.2. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS IBERIA

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS IBERIA, L.A.E.				
	1999		1998	
RESULTADO DE EXPLOTACION	5.477	32,92	47.979	288,36
INGRESOS FINANCIEROS	24.636	148,06	6.222	37,39
GASTOS FINANCIEROS	(5.843)	(35,12)	(4.802)	(28,86)
DOTACIÓN FONDO PENSIONES	(2.411)	(14,49)	(2.861)	(17,19)
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	18.132	108,98	6.295	37,83
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(15.870)	(95,38)	(8.529)	(51,26)
RESULTADOS FINANCIEROS	18.644	112,05	(3.675)	(22,09)
RESULTADOS CARTERA VALORES	(9.143)	(54,95)	382	2,30
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	1.881	11,30	18.115	108,87
R.N.A.I.	16.859	101,32	62.801	377,44
IMPUESTOS	807	4,85	11.510	69,18
R.N.D.I.	16.052	96,47	51.291	308,26
IBERIA + AVIACO				
R.N.A.I.	22.429	134,80	66.488	399,60
R.N.D.I.	19.241	115,64	53.705	322,77

I N F O R M E A N U A L 1 9 9 9

ORGANOS DE GOBIERNO

.....

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, L.A.E.

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

CONSEJEROS

D. Juan José Arroyo Riego

D. Joaquín Clotet Garriga

Excmo. Sr. D. José de Carvajal Salido

Ilmo. Sr. D. Marino Díaz Guerra

Excmo. Sr. D. Carlos Horno Octavio

D. Juan Gurbindo Gutiérrez

D. Fermín López Covarrubias García

Dña. María Angeles Monjas Revilla

Ilmo. Sr. D. Miquel Nadal Segalá

D. Cecilio Pérez Velasco

D. Francisco Javier Salas Collantes

Excmo. Sr. D. José Manuel Serra Peris

SECRETARIO

D. Ignacio Pinilla Rodríguez

COMITÉ DE DIRECCIÓN

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

VOCALES

D. Angel Mullor Parrondo
DIRECTOR GENERAL

D. Martín Cuesta Vivar
DIRECTOR ORGANIZACIÓN Y R.R.H.H.

D. Luis Díaz Güell
DIRECTOR COMUNICACION

D. Enrique Donaire Rodríguez
DIRECTOR COMERCIAL

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
DIRECTOR FINANCIERO

D. José M^a Fariza Batanero
DIRECTOR DE CONTROL Y ADMINISTRACIÓN

D. Luis Fernández Turanzas
DIRECTOR SERVICIO A BORDO

D. Manuel López Colmenarejo
DIRECTOR DESARROLLO RED Y PROGRAMAS

D. Juan Losa Montañés
DIRECTOR GRAL. AVIACO

D. Salvador Magalló Martínez
DIRECTOR DE NEGOCIOS

D. Enrique Pérez de Villaamil Sierra
DIRECTOR OPERACIONES

D. Ignacio Pinilla Rodríguez
DIRECTOR ASESORÍA JURÍDICA Y SECRETARIO CONSEJO

D. Guillermo Serrano Entrambasaguas
DIRECTOR ADJUNTO

D. Sergio Turrión Barbado
DIRECTOR RELAC. INDUSTRIALES

D. Vicente Aguilera Ribota
SECRETARÍA TÉCNICA



I N F O R M E A N U A L 1 9 9 9

INFORMACION LEGAL

.....



GRUPO IBERIA



ARTHUR ANDERSEN

Ramundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

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

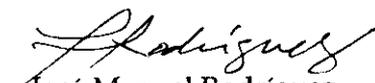
Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual 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 la 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 6,2% y un 26,7%, respectivamente, de las cifras consolidadas del ejercicio 1999, 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 de situación consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 1999, 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 1999. Con fecha 12 de mayo de 1999 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1998 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 1999 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 1999 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 adecuadas, 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 1999 contiene las explicaciones que los Administradores 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 consolidadas del ejercicio 1999. 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

28 de abril de 2000

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

.....
BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999 Y 1998
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 1999 Y 1998

ACTIVO	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
INMOVILIZADO:		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 6-D)	476	483
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 7)	61.429	31.820
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 8)	274.210	253.882
FLOTA AÉREA:		
COSTE	441.349	427.299
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(236.056)	(236.136)
	205.293	191.163
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	174.407	175.330
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(105.490)	(112.611)
	68.917	62.719
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS		
	97.784	89.469
PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	15.688	2.724
CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	33.115	27.553
CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO (NOTAS 3 y 9)	12.354	4.464
OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 17)	47.222	60.896
PROVISIONES	(10.595)	(6.168)
ACCIONES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	3	3
TOTAL INMOVILIZADO	433.902	375.657
FONGO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION (NOTA 10)	20.724	21.824
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 7)		
	16.563	6.965
ACTIVO CIRCULANTE:		
EXISTENCIAS	14.228	10.874
DEUDORES	103.269	71.986
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 11)	90.831	99.729
TESORERÍA	2.396	3.591
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	4.951	5.512
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	215.675	191.692
TOTAL ACTIVO	686.864	596.138

PASIVO

MILLONES DE PÉSETOS

	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
FONDOS PROPIOS (NOTA 12):		
CAPITAL SUSCRITO	118.478	114.727
PRIMA DE EMISIÓN	16.049	-
DIFERENCIAS POR EL AJUSTE DE CAPITAL A EUROS	200	-
RESERVAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	182	(15.809)
RESERVA LEGAL	5.129	-
PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	(5.570)	(15.809)
RESERVAS VOLUNTARIAS	623	-
RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGR. GLOBAL	7.431	5.047
RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	393	1.043
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	553	114
BENEFICIOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 19)	25.466	53.025
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	25.596	53.171
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 13 Y 19)	(130)	(146)
TOTAL FONDOS PROPIOS	168.752	158.147
SOCIOS EXTERNOS (NOTA 13)	745	698
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACION	266	-
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	3.759	1.979
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 14)	159.701	160.330
ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 15)	104.535	67.333
OTROS ACREEDORES (NOTA 17)	8.133	4.904
TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO	112.668	72.237
ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 15)	63.554	40.550
ANTICIPOS DE CLIENTES	30.463	27.683
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIONES DE SERVICIOS	93.280	83.192
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 17)	33.583	32.635
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	19.321	18.499
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	772	188
TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	240.973	202.747
TOTAL PASIVO	686.864	596.138

Las Notas 1 a 21
descritas en la Memoria adjunta
forman parte integrante del balance
de situación consolidado
al 31 de diciembre de 1999.



DEBE	MILLONES DE PÉSETAS	
	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
GASTOS:		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 18)	96.466	88.216
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 18)	209.981	197.043
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	27.138	26.327
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	680	2.266
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 18)	302.455	299.021
	636.700	612.873
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	9.625	52.461
GASTOS FINANCIEROS Y GASTOS ASIMILADOS	10.232	10.053
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS	(3)	2
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	16.094	8.851
	26.323	18.906
RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS	6.921	-
PARTICIP. EN PÉRDIDAS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	225	176
AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 6-A)	1.100	184
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	22.964	49.696
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO	637	977
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO (NOTA 9)	4.328	713
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 18)	28.196	13.160
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	1.703	497
	34.864	15.347
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS	8.118	16.271
BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	31.082	65.967
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 17)	5.486	12.796
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	25.596	53.171
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTA 19)	130	146
BENEFICIOS DEL EJERC. ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	25.466	53.025

HABER

MILLONES DE PÉSEAS

	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
INGRESOS:		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 18)	622.607	644.960
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 18)	23.718	20.374
	646.325	665.334
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	30	27
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES	9.742	-
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	5.095	7.315
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	18.377	6.572
	33.244	13.914
RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	-	4.992
PARTICIP. EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	7.624	2.587
REVERSIÓN DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 6-A)	119	-
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 7 y 8)	3.148	6.548
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 18)	25.543	11.046
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 18)	14.291	14.024
	42.982	31.618

Las Notas 1 a 21
descritas en la Memoria adjunta
forman parte integrante de la cuenta de
pérdidas y ganancias consolidada
del ejercicio 1999.

I N F O R M E A N U A L 1 9 9 9

MEMORIA CONSOLIDADA



GRUPO IBERIA

- 1 -

ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

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 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 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 gran desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha completado en 1999 la implantación del Plan Director 1997-1999, que tenía por objetivo consolidar al Grupo como un operador global de transporte aéreo. Las principales acciones de este Plan Director han sido:

- 1- Perfeccionamiento del esquema organizativo de modelos de gestión diferenciados para cada uno de los negocios: Aeropuertos, Material, Sistemas y 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.
- 3- Firma de alianzas comerciales con American Airlines, Inc. y British Airways, y formalización de un acuerdo para la toma de participación en el 10% del capital social de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Por otra parte, en 1999 se ha producido la integración de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como miembro de pleno derecho en el "megacARRIER" oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, liderado por las dos sociedades anteriormente indicadas, y que permitirá la globalización de la actividad del transporte aéreo.



4- En diciembre de 1999, se ha firmado el acuerdo entre Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y los nuevos accionistas de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. por el que estos últimos adquirirán el 40% del capital social de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A..

5- En septiembre de 1999 se ha producido la integración del personal de Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y en diciembre de 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido la totalidad de la flota aérea de AVIACO.

Asimismo, está previsto que en el año 2000 se produzca la fusión de Aviación y Comercio, S.A. con IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A..

- 2 -

SOCIEDADES DEPENDIENTES

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:

SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. (AVIACO)	MAUDES, 51 MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,93
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA)	CAMINO DE LA ESCOLLERA, 5 PALMA DE MALLORCA	MANTENIMIENTO DE AERONAVES	99,47
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134 - MADRID	ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FENCAS URBANAS	99,99
BÍTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS	99,99
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	VELÁZQUEZ, 130 - MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,99
CARGOSUR, S.A.	VELÁZQUEZ, 130 - MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS (SIN ACTIVIDAD)	100,00
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, s/n MADRID	PREPARACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE COMEDAS Y OTROS SERVICIOS PARA LAS AERONAVES	70,00
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A. (SAVIA)	VELÁZQUEZ, 130 MADRID	SERVICIOS INFORMÁTICOS APPLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO	76,84 (a)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. (CACESA)	CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6 MADRID	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00

(a) Los derechos económicos de la participación ascienden al 74,5% que incluye el 66% de participación directa de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y el 8,5% de participación indirecta a través de "Amadeus Group", y que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.



Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global en el ejercicio 1999 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

Con fecha 31 de agosto de 1999, la Junta General de Aviación y Comercio, S.A. y el Consejo de Administración de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. aprobaron la plena integración del personal de Aviación y Comercio, S.A. en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. con efectos 1 de septiembre de 1999, en aplicación de los acuerdos suscritos con los representantes de los trabajadores de ambas sociedades en junio de 1999.

Está previsto que durante el año 2000 se produzca la fusión de Aviación y Comercio, S.A. con IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.

Al 31 de diciembre de 1999, la participación directa e indirecta de la Sociedad en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 76,84% desde el punto de vista político, equivalente al 74,50% desde el punto de vista económico.

VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.

Ante la imposibilidad de integrar Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. como un operador del Grupo IBERIA, 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 IBERIA decidió a finales del ejercicio 1998 el cese de las operaciones, presentando el correspondiente expediente sobre el que se alcanzó un acuerdo a finales de febrero de 1999. Esta sociedad cesó en su actividad como operadora en abril de 1999 permaneciendo como empresa de mantenimiento en Palma de Mallorca.

En mayo de 1999, el personal de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. o se ha ido incorporando a la plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. o ha causado baja, contando esta sociedad al 31 de diciembre de 1999, con una plantilla de 91 personas dedicadas a la prestación de servicios de mantenimiento. Asimismo, en diciembre de 1999, esta sociedad ha procedido a la venta de sus aviones.

- 3 -

SOCIEDADES ASOCIADAS

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo IBERIA del ejercicio 1999 cierran sus cuentas anuales 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:

SOCIEDADES ASOCIADAS

Porcentaje de Participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	OSCAR M. ZULOAGA, S/N CARACAS, VENEZUELA	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS	45,00
AMADEUS GROUP	SALVADOR DE MADARIAGA, 1 MADRID	GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE RESERVAS	31,87 (a)
IBERBUS CONCHA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS ROSALÍA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS CHACEL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS ARENAL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS TERESA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS EMILIA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS AGUSTINA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS BEATRIZ LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	40,00
IBERBUS JUANA INÉS LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST.; DUBLIN	ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	45,45
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	EDIFICIO BARAJAS 1 TRESPADERNE, 29; MADRID	GESTIÓN DE PAQUETES TURÍSTICOS	49,04

(a) Los derechos económicos de esta participación ascienden al 25%, que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group", de cada una de las sociedades Iberbus, así como del Touroperador Viva Tours, S.A. utilizada en el proceso de consolidación es la que figura en sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1999, antes de disponer de los correspondientes informes de auditoría.



VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.

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 elaboración de estas cuentas anuales consolidadas no se ha podido obtener ningún estado financiero reciente relacionado con la mencionada sociedad.

AMADEUS GROUP

"Amadeus Group", cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz), Amadeus Data Processing KG (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas.

Al 31 de diciembre de 1998, IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. participaba en el 29,2% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A.

Como consecuencia de diversos hechos ocurridos en 1999, tal y como se describen en la Nota 9, entre los que están una oferta pública de acciones y sendas ampliaciones de capital de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. en Bolsa, al 31 de diciembre de 1999, IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. participa en el 31,87% del capital social de esta sociedad desde el punto de vista político y en un 25% del capital social desde el punto de vista económico.

TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.

El 23 de diciembre de 1998, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., mediante la suscripción del 0,4% del capital social, constituyó junto con otros accionistas Touroperador Viva Tours, S.A., sociedad cuyo objeto social consiste en la gestión y venta de paquetes turísticos. En la misma fecha, la Junta General de Accionistas acordó una ampliación de capital de 225 millones de pesetas que fue totalmente suscrita en marzo de 1999 por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Al 31 de diciembre de 1999, la participación de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en Touroperador Viva Tours, S.A. asciende al 49,04%.

GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

En 1996, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, habiendo constituido IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. una provisión de 11.000 millones de pesetas en función del importe que esperaba recuperar del importe pendiente de cobro.

En abril de 1999, el Consejo de Administración de Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) acordó adquirir a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. la cuenta por cobrar que mantenía con Andes Holding, B.V. por importe de 62.000.000 de dólares USA. que han sido cobrados en junio de 1999 por un importe equivalente a 9.673 millones de pesetas.



El 23 de octubre de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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. Asimismo, y en la misma fecha, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A.

Teniendo en cuenta que, al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. posee un 10% del capital social de Interinvest, S.A., dicha sociedad no está incluida dentro del perímetro de consolidación, 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 1999 adjunto.

- 4 -

BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A) IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1999 se han preparado a partir de los registros de contabilidad de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 que se integran por el procedimiento de integración global, han sido formuladas por los Administradores de cada sociedad de acuerdo con el Plan General de Contabilidad Español, excepto en el caso de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA) en que la información utilizada en el proceso de consolidación por integración global corresponde a sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1999.

Para la consolidación de "Amadeus Group" se han utilizado sus estados financieros provisionales consolidados al 31 de diciembre de 1999 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., Iberbus Beatriz, Ltd., Iberbus Juana Inés, Ltd. y Touroperador Viva Tours, S.A. se han utilizado asimismo sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 1999, 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 1999 formuladas por los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., 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".

Asimismo, 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, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 1999 propuesta por sus Administradores es la siguiente:

DISTRIBUCION DE RESULTADOS

	MILLONES DE PESETAS
A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	5.570
A RESERVA LEGAL	1.605
A RESERVAS VOLUNTARIAS	851
A DIVIDENDOS	8.026
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	16.052

- 6 -

NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1999 han sido las siguientes:

A) FONDO DE COMERCIO Y DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN

1. FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

El fondo de comercio se calculó como la diferencia positiva entre la inversión adicional realizada en Aviación y Comercio, S.A. por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 1999 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, Líneas Aéreas de España, S.A. establecieron 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.

El cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 por el concepto de amortización del fondo de comercio ascendió a 1.100 millones de pesetas.

2. DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN

La diferencia negativa de consolidación se ha calculado como la diferencia entre la inversión realizada en Touroperador Viva Tours, S.A., por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y su correspondiente valor teórico-contable resultante del balance de situación tomado como referencia para la adquisición.

La diferencia negativa que presenta el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto tiene la consideración de provisión para riesgos y gastos y su imputación a resultados tendrá lugar en la medida en que los riesgos y gastos se materialicen o se registren las pérdidas esperadas (véase Nota 10).

El abono a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 por la reversión de dicha diferencia negativa como consecuencia de las pérdidas obtenidas por Touroperador Viva Tours, S.A. ha ascendido a 119 millones de pesetas.

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, Líneas Aéreas de España, S.A.

C) MÉTODOS DE CONVERSIÓN

Para la conversión de los estados financieros provisionales del ejercicio 1999 de las sociedades Iberbus, que están expresados en dólares U.S.A., se han utilizado los tipos de cambio en vigor al 31 de diciembre de 1999, 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 1999 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 1999 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 228 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 en divisa distinta de la peseta y/o euro, ni en el ejercicio 1999 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 1999 no se ha modificado el valor neto contable de ningún avión por este concepto.

Las aplicaciones informáticas se valoran a precio de adquisición y 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 1999 por amortizaciones del inmovilizado inmaterial ha ascendido a 3.111 millones de pesetas.

F) INMOVILIZADO MATERIAL

Los criterios de valoración aplicados por el Conjunto consolidable son, fundamentalmente, 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 y se ha modificado en el presente ejercicio 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" del balance de situación consolidado adjunto 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 las células de la flota aérea con que operan (básicamente B-737, B-747, B-757, B-767, DC-10, A-300, A-320, A-321, 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 periodo 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.

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.

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 periodo 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 periodo 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
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

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 1999 de 3.939 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 1999 en concepto de amortización y provisiones del inmovilizado material se desglosan en los siguientes conceptos (véase Nota 8):

1999	
	MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA	12.894
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	10.933
	23.827

H) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

1. PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES

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 período.



2. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

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 el balance de situación consolidado 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 periodo 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 periodo 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 la financiación para 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 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha efectuado los correspondientes aumentos en el coste y en las dotaciones para la amortización de parte de su flota aérea, sin que su impacto sea significativo.

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.

La venta de billetes, así como la 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. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado adjunto representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 1999 y pendientes de utilizar a dicha fecha.

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

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 1999 adjunto incluye una provisión de 6.686 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 1999. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 1999 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 1999 adjunta por importe de 771 millones de pesetas y 743 millones de pesetas, respectivamente.

Durante el primer semestre del año 2000, la Dirección del Grupo IBERIA, analizará el plan de financiación o reequilibrio más adecuado para llevar a cabo la externalización del pasivo por estos conceptos, en la parte correspondiente de acuerdo con la legislación vigente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1999 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. Asimismo, las tablas demográficas utilizadas son las denominadas GRM/F-80, con dos años menos de edad.

N) MONTEPIO 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 Viaje, 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 1999, las aportaciones del Conjunto consolidable al Montepío han ascendido a 3.381 millones de pesetas, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 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 este concepto al 31 de diciembre de 1999. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 1999 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 1999 adjunta por importes de 5.774 millones de pesetas y 2.167 millones de pesetas, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha realizado una dotación adicional con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta por importe de 836 millones de pesetas, para hacer frente a las obligaciones asumidas con el personal de vuelo de la sociedad Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. que se ha incorporado a la plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 1999 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. Las tablas utilizadas son las denominadas GRM/F-80 con dos años menos de edad.

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, Líneas Aéreas de España, S.A. ha incluido en esta cuenta el importe de los costes de reestructuración que los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. han estimado que se incurrirán en los próximos años como consecuencia de medidas incluidas en el Plan Director del Grupo IBERIA.

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 al amparo de lo dispuesto en los artículos 42 y siguientes del Código de Comercio, de conformidad con lo previsto en la Ley 5/1996, de 10 de enero. En consecuencia, el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 1999 se liquidará en régimen de declaración fiscal consolidada.

R) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 periodo 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 los mismos 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.

- 7 -

INMOVILIZACIONES INMATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

1999	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-99	ADICIONES Y DOTACIONES	RETROS	TRASPASOS	31-12-99
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	42.961	36.575	(8.148)	283	71.671
APLICACIONES INFORMÁTICAS	2.821	1.503	(481)	(209)	3.634
GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	158	52	-	(210)	-
PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO	104	-	-	-	104
AMORTIZACIÓN	(14.224)	(3.158)	3.309	93	(13.980)
VALOR NETO	31.820	34.972	(5.320)	(43)	61.429

DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

En diciembre de 1999, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. ha vendido dos aviones B-737 que se encontraban en régimen de arrendamiento financiero, con un coste y una amortización acumulada de 8.148 millones de pesetas y 2.834 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido una plusvalía de 468 millones de pesetas que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

Durante el ejercicio 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido seis aviones A-320 en régimen de arrendamiento financiero por un importe de 31.644 millones de pesetas.

Las principales características de estos seis contratos de arrendamiento firmados son las siguientes:

1. Vencimiento: 1 de septiembre de 2007.
2. Intereses: semestrales pagaderos el 1 de marzo y el 1 de septiembre de cada año.
3. Tipo de interés: aproximadamente, el 5,44% fijo.
4. Opción de compra: 20.579.347 euros cada uno para tres de los seis aviones y 20.644.653 euros para cada uno de los otros tres aviones.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 1999, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados al LIBOR y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

AL 31-12-99

MILLONES DE PESETAS

PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	71.649
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS:	
EN AÑOS ANTERIORES	27.636
EN EL PERIODO	5.429
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE	42.519 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA	41.903 (a)

(a) Estos importes incluyen 15.310 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1999 de intereses no devengados e de la venta que se ha aceptado en el curso del ejercicio 1999 en el marco de las operaciones de venta de aviones de la flota de IBERIA con vencimiento al 31 de diciembre de 1999.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 1999, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12-99

CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILLONES DE PESETAS
2000	8.866
2001	13.131
2002	10.911
2003	9.625
2004	13.286
2005-2007	28.603

- 8 -

INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

COSTE

COSTE	MILLONES DE PESETAS				
	01-01-99	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-99
FLOTA AÉREA	390.114	14.519	(17.771)	6.809	393.671
ANTICIPOS DE FLOTA	37.185	37.722	(23.632)	(3.597)	47.678
	427.299	52.241	(41.403)	3.212	441.349
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:					
TERRENOS	552	264	(22)	-	794
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	28.509	495	(601)	-	28.403
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	61.992	3.680	(1.426)	516	64.762
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	3.755	1.091	(186)	7	4.667
MOBILIARIO Y ENSERES	3.967	242	(605)	-	3.604
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	28.171	2.146	(13.930)	36	16.423
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	36.091	20.396	(11.880)	-	44.607
SIMULADORES DE VUELO	7.153	20	-	-	7.173
OTRO INMOVILIZADO	1.102	8	(21)	-	1.089
INMOVILIZADO EN CURSO	4.038	7.293	(4.858)	(3.588)	2.885
	175.330	35.635	(33.529)	(3.029)	174.407



ANTICIPOS DE FLOTA

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.

Las altas del ejercicio 1999 corresponden a anticipos realizados en relación con doce aviones B-757, diecinueve aviones A-320, cinco aviones A-321 y seis aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de IBERIA, Líneas Aéreas de España.

Asimismo, durante el ejercicio 1999 se recuperaron 8.199 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por los ocho aviones B-757 que han entrado en operación.

Por otra parte, se han recuperado 12.007 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones A-320 que han entrado en operación en 1999, seis mediante contratos de arrendamiento financiero y dos mediante contratos de arrendamiento operativo. Finalmente, se han recuperado 3.426 millones de pesetas correspondientes a anticipos realizados por el avión A-340 que ha entrado en operación en 1999. Por otra parte, se han traspasado 3.597 millones de pesetas a la cuenta "Flota aérea", correspondientes a los anticipos realizados por dos aviones A-321 que han sido adquiridos por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., en diciembre de 1999.

FLOTA AÉREA, ADICIONES DEL PERÍODO

En diciembre de 1999 se han adquirido dos aviones A-321 y cinco motores A-321 por 10.250 millones de pesetas y 2.435 millones de pesetas, respectivamente.

Asimismo, durante el ejercicio 1999, se ha adquirido un avión ATR-72 y sus repuestos por un importe de 2.466 millones de pesetas.

FLOTA AÉREA, RETIROS DEL PERÍODO

Durante el ejercicio 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido un avión B-727 y dos aviones A-300.

Asimismo, en diciembre de 1999, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. ha vendido dos aviones B-737 con un valor de coste y de amortización de 6.814 millones de pesetas y 2.367 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido una plusvalía de 1.397 millones de pesetas que se encuentra recogida en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

LEY DE ACTUALIZACIÓN REAL DECRETO-LEY 7/1996, DE 7 DE JUNIO

El 31 de diciembre de 1996, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, aquellas 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 1999 es el siguiente:

ACTUALIZACION

MILLONES DE PESETAS

	PLUSVALÍA AL 01-01-99	DOTACIÓN 1999	BAJAS	SALDO AL 31-12-99
FLOTA AÉREA	7.170	(648)	(353)	6.169
TERRENOS	147	-	-	147
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	2.189	(254)	(63)	1.872
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	1.545	(789)	(32)	724
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	13	(7)	-	6
SIMULADORES DE VUELO	234	(64)	-	170
	11.298	(1.762)	(448)	9.088

Al 31 de diciembre de 1999, la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización asciende a 12.593 millones de pesetas, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 1999 ha ascendido a 1.762 millones de pesetas, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2000 incidirá en 1.218 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

	01-01-99	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-99
FLOTA AÉREA	236.136	12.894	(12.974)	-	236.056
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:					
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	15.013	1.021	(335)	-	15.699
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	40.097	4.209	(1.269)	71	43.108
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	1.918	403	(180)	3	2.144
MOBILIARIO Y ENSERES	3.196	210	(582)	-	2.824
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	24.018	1.452	(13.876)	19	11.613
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	22.199	3.133	(1.862)	-	23.470
SIMULADORES DE VUELO	5.380	470	-	-	5.850
OTRO INMOVILIZADO	790	10	(18)	-	782
	112.611	10.908	(18.122)	93	105.490



Al 31 de diciembre de 1999, 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 46.385 millones de pesetas, aproximadamente.

OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

Durante los últimos años IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 (hasta el mes de octubre del año 2000), y sin incluir opción de compra. Los cinco aviones B-757 restantes se arrendaron por un período inicial aproximado de cinco años, disponiendo IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., 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. Los arrendamientos correspondientes a cuatro de estos aviones se han prorrogado hasta el ejercicio 2000 e IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha devuelto uno de estos aviones en 1999.

Al 31 de diciembre de 1999 se mantienen en vigor los contratos firmados entre IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y The Boeing Company (en adelante Boeing) por la compra de dieciséis aviones B-757 y una opción de compra sobre catorce aviones más.

Durante el ejercicio 1999 han entrado en operación ocho de los aviones B-757 correspondientes al acuerdo con Boeing. Estos ocho aviones han sido alquilados en régimen de arrendamiento operativo a diferentes sociedades (una por avión). El período de arrendamiento inicial de estos aviones es de 62 ó 63 meses y al final del citado período, el arrendador de los aviones cuenta con garantía de valor residual por parte de International Lease Finance Corporation.

El volumen de inversión comprometido por la compra de los ocho aviones B-757 restantes asciende, aproximadamente, a 498 millones de dólares USA. El calendario de entrega de los ocho aviones B-757 en firme es en el 2000. Los aviones en opción se incorporarían once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 9.197 millones de pesetas.

B-747

En 1994, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió a Boeing un avión B-747. Con posterioridad, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió un contrato de arrendamiento operativo por este avión, por un período de 3 años, que incluía una opción de compra.



En 1997 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. renegoció el contrato de arrendamiento operativo prorrogándolo durante 29 meses más y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este período. En diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha prorrogado el contrato por 36 meses más pudiendo ejercer la opción de compra en cualquier momento.

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 nueve aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbus" (véase Nota 9). IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en el 40% del capital de ocho de estas sociedades, y en el 45,45% de una sociedad. Los arrendamientos operativos de los nueve A-340 se han establecido por un período de siete años, al término del cual IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A. opte por devolver los aviones, y en el caso de que el propietario del avión no encuentre un comprador para la aeronave, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, 1998 y 1999.

En 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. firmó 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, Líneas Aéreas de España, S.A. ejercita dos de las opciones de compra adquiridas en el contrato firmado con Airbus en 1996, una de las cuales corresponde al avión recibido en 1999. Adicionalmente, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 cinco aviones serían: cuatro en el 2000 y uno 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 tres de estos aviones que se recibirán en 2000 y 2001 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito acuerdos de financiación que le permitirán operarlos en régimen de arrendamiento operativo similar al existente en los nueve A-340 que operan en la actualidad. IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A. por los tres aviones oscilará entre un mínimo de 21 millones de dólares USA y un máximo de 51 millones de dólares USA.

El período de arrendamiento inicial será de siete años y al final del mismo IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 cinco aviones asciende a 689 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 15.044 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 cincuenta aviones de la familia A-320 con la opción de adquirir veintiséis aviones más de la misma familia, y una opción adicional de catorce 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.

Asimismo, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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.

Durante el ejercicio 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recibido ocho aviones A-320. Seis de estos aviones han sido adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (véase Nota 7) y dos en régimen de arrendamiento operativo por unos períodos iniciales de cinco años, al término de los cuales IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. puede renovar los arrendamientos hasta un máximo de siete años. Estos dos aviones corresponden al intercambio realizado con SALE, que se ha mencionado en el párrafo anterior.

Asimismo, durante el ejercicio 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido dos aviones A-321 y sus motores por un coste total de 12.685 millones de pesetas.

El calendario previsto de recepción de las aeronaves pendientes de recibir en virtud del acuerdo firmado con Airbus Industrie, G.I.E., es el siguiente:

CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES

- (a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra.
- (b) Incluye los tres aviones que originalmente eran A-321 y que se han sustituido por A-320.
- (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	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	-	-	-	-	-	(a)	(a)	9
A-320	8 (b)	6	10	5 (c)	5 (c)	3	2	39
A-321	-	2	5	11 (d)	10 (e)	-	6	34
	8	8	15	16	15	7	13	82



El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 361.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 23.357 millones de pesetas.

En relación con la familia A-320, el 17 de julio de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. firmó 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, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá optar por dos prórrogas de 1 ó 5 años sin que entre ambas superen 6 años adicionales.

Durante el ejercicio 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recibido dos aviones A-320 de los aviones señalados en el contrato suscrito con ILFC, y se ha producido una modificación posterior de uno de los contratos de arrendamiento por la que se produce una subrogación en la posición de arrendador de ILFC en favor de un tercer arrendador, manteniéndose el período de arrendamiento y las prórrogas indicadas anteriormente.

La entrega prevista de los aviones pendientes de recibir, es la siguiente:

PREVISION ENTREGA AVIONES

TIPO DE AVIÓN	2000	2001
A-320	3	7(a)
A-319	4	-
	7	7

(a) Incluye cinco aviones que originalmente eran A-319 y que se han sustituido por A-320.

RESTO DE FLOTA

A-300

Durante el ejercicio 1999 se han enajenado dos aviones A-300, que se encontraban inactivos y cuyo coste estaba totalmente amortizado o provisionado, por un importe de 650.000 dólares U.S.A. (equivalentes a 92 millones de pesetas), habiéndose registrado una plusvalía por el mismo importe en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

A-320 y MD-87

Con independencia de lo señalado con anterioridad sobre los aviones A-319, A-320 y A-321, en 1993, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. vendió seis aviones A-320 y cinco aviones MD-87. Con posterioridad a la venta, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió contratos de arrendamiento operativo de estos aviones.



En julio de 1997, el propietario de estos aviones los vendió a tres sociedades, las cuales suscribieron con IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá ejercer la opción de compra señalada en el contrato o devolver los aviones.

Durante el ejercicio 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha firmado novaciones de los contratos de arrendamiento operativo de cinco A-320 por las que se produce una subrogación de la posición de los arrendadores originales en favor de cinco nuevos arrendadores.

FLOTA OPERATIVA

A continuación se resume la flota operativa de las sociedades consolidadas por integración global al 31 de diciembre de 1999:

FLOTA OPERATIVA 1999

TIPO DE AVIÓN	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (a)	TOTAL
B-727	23 (e) (c)	-	-	-	23
B-737	-	-	3	3	6
B-747	6	-	1	3 (d)	10
B-757	-	1	14	6	21
B-767	-	-	2 (g)	-	2
A-300	6	-	-	-	6
A-320	11	11	10	-	32
A-321	2 (h)	-	-	-	2
A-340	-	-	9	-	9
DC-8	-	-	-	2	2
DC-9	18 (f)	-	-	-	18
DC-10	6 (b) (c)	-	-	-	6
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
ATR	7	1	3	-	11
CN-235	5	-	-	-	5
	114	15	47	14	190

(a) Incluye aviones que se encuentran en posición de venta.

(b) Incluye aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(c) Incluye aviones MD-11 que se encuentran en posición de venta.

(d) Incluye aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(e) Incluye aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(f) Incluye un avión B-747 configurado para carga.

(g) Incluye aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.

(h) Incluye aviones que se encuentran inactivos y en posición de venta.



Existe una hipoteca constituida sobre un avión que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 1999, a 4.070 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 1999, se encuentran en situación de parados diecisiete aviones (8 B-727, 8 DC-9 y 1 DC-10) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 2.014 millones de pesetas. Estos aviones se encuentran en posición de venta y la Dirección de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. no estima que se vayan a producir pérdidas en relación con los mismos.

Wet Lease

En los últimos años IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

En marzo de 1998 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 era de dos años prorrogables anualmente. En diciembre de 1999, los dos B-767 se han comenzado a operar en régimen de dry lease.

Adicionalmente, en agosto de 1998, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió 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 periodo de arrendamiento inicial es de cuatro años. En el ejercicio 1999 se ha devuelto uno de estos aviones.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. en el ejercicio 1999 en concepto de arrendamiento operativo de los 39 aviones, de las flotas B-747, B-757, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 20.648 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1999 adjunta (véase Nota 18). 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 DÓLARES U.S.A.
2000	174
2001	155
2002 A 2006	409
	738

Cobertura de seguros

Las sociedades del conjunto consolidable mantienen 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 1999. Asimismo, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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.

- 9 -

INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La variación que se ha producido en el ejercicio 1999 en el epígrafe "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto 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, Líneas Aéreas de España, S.A. tanto en la nueva sociedad Iberbus, como en Touroperador Viva Tours, S.A. así como su correspondiente participación en los resultados de las mencionadas sociedades durante el presente ejercicio.

Asimismo, en este epígrafe se ha registrado la variación patrimonial que se ha producido en "Amadeus Group" como consecuencia, principalmente, de los resultados obtenidos por el grupo en el ejercicio 1999 y de la Oferta Pública de Acciones y sucesivas ampliaciones de capital en Bolsa realizadas por Amadeus Global Travel Distribution, S.A., sociedad matriz de "Amadeus Group".

El movimiento habido en este epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 1999 es el siguiente:

PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

	MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1999	2.724
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	7.406
EFFECTO DE LA MEJORA PATRIMONIAL "AMADEUS GROUP"	21.729
DIVIDENDO A CUENTA	(7.287)
PARTICIPACIÓN EN NUEVAS SOCIEDADES	925
DIFERENCIA DE CONVERSIÓN	439
EFFECTO RECLASIFICACIÓN VALOR NEGATIVO AL 31/12/98 (a)	(10.248)
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999	15.688

(a) Corresponde al valor negativo de la participación en "Amadeus Group" al 31 de diciembre de 1998



GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

Tal y como se indica en la Nota 3, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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. Asimismo, y en la misma fecha IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió un 1,08% del capital social de Interinvest, S.A., alcanzando una participación del 10% en el capital social de dicha sociedad.

La Asamblea de Accionistas de Interinvest, S.A. celebrada el 30 de junio de 1999 acordó la realización de una ampliación de capital para realizar un aporte irrevocable de capital en Aerolíneas Argentinas, S.A. El importe del mencionado aporte irrevocable ascendió a 100 millones de dólares USA, habiendo suscrito IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. su 10% correspondiente equivalente a 1.604 millones de pesetas. Al 31 de diciembre de 1999, el valor neto contable de la participación en el 10% del capital social de Interinvest, S.A. está formado por un coste de 5.032 millones de pesetas registrado en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado y una provisión de 5.032 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisiones" del balance de situación consolidado. De este importe, 4.432 millones de pesetas han sido dotados en el ejercicio 1999 en el epígrafe "Variación de las provisiones de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta. IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha decidido provisionar al 31 de diciembre de 1999 la totalidad de la inversión que mantiene a dicha fecha por Interinvest, S.A. como consecuencia de las pérdidas acumuladas incurridas por Aerolíneas Argentinas, S.A.

Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía concedidos avales en dólares U.S.A. ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 8.447 millones de pesetas. El Grupo IBERIA tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 2.882 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto y mediante garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.

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

En enero de 1997 se produjo el cese de las operaciones de VIASA y en el mes de marzo del mismo año se presentó la suspensión de pagos iniciándose el proceso de liquidación de la sociedad.

Como consecuencia del proceso de liquidación, al 31 de diciembre de 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A., 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, Líneas Aéreas de España, S.A. Al 31 de diciembre de 1999, los cuatro B-727 están parados en Miami esperando a su venta y de los tres DC-10, dos están en operación y el tercero se encuentra parado en Madrid esperando a proceder a su venta.

Al 31 de diciembre de 1999 los saldos que IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene con VIASA, adicionales al valor de la participación, son los siguientes:

SALDO AL 31-12-99	COSTE	PROVISIÓN
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.868	(4.868)
TOTAL	9.131	(9.131)

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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", cuyo objeto social consiste en la gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas, está integrado por las sociedades Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (sociedad matriz), Amadeus Data Processing KG (una sociedad alemana) y sus sociedades participadas.

En el ejercicio 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, Líneas Aéreas de España, S.A. mantuvo su porcentaje de participación. 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 produciría una ampliación de capital en la sociedad matriz que sería suscrita en Bolsa.

Durante el ejercicio 1999 se han producido los siguientes hechos en relación con este grupo:

1. IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito por 100.000 pesetas, el 100% de una ampliación de capital de Amadeus Global Travel Distribution, S.A.

2. El Consejo de Administración de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. ha reexpresado el capital social de la sociedad en euros. Esta operación ha obligado, por el efecto redondeo, a minorar el capital social, mediante la reducción del valor nominal de las acciones, en 734,93 euros.

3. El 11 de agosto de 1999 la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. acordó la entrega de un dividendo a cuenta del resultado del ejercicio 1999 de 24.958 millones de pesetas, correspondiéndole a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 7.287 millones de pesetas.

4. En octubre de 1999, se ha producido una Oferta Pública de Acciones y se han realizado dos ampliaciones de capital en Bolsa.

Como consecuencia de todos los hechos descritos:

1. Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. participa en el 31,87% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. desde el punto de vista político, y en un 25% del capital social desde el punto de vista económico.

2. La mejora patrimonial experimentada por el valor de la participación como consecuencia de las primas de emisión pagadas en Bolsa asciende a 21.729 millones de pesetas, que netos de parte de su efecto fiscal, ascienden a 17.329 millones de pesetas, que se encuentran registrados en el epígrafe "Ingresos Extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta. El resto del efecto fiscal que asciende a 2.973 millones de pesetas se encuentra registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

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, Líneas Aéreas de España, S.A., del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto son:

CREDITOS

	MILLONES DE PESETAS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
VIASA	4.263	(a)	(a)
IBERBUS CONCHA LTD.	3.255	29-02-2003	5%
IBERBUS ROSALÍA LTD.	3.231	10-05-2003	5%
IBERBUS CHACEL LTD.	3.578	06-09-2003	6%
IBERBUS ARENAL LTD.	3.661	18-10-2003	6%
IBERBUS TERESA LTD.	3.310	21-10-2004	6%
IBERBUS EMILIA LTD.	3.324	10-11-2004	6%
IBERBUS AGUSTINA LTD.	3.326	15-05-2005	6%
IBERBUS BEATRIZ LTD.	3.337	15-06-2005	6%
IBERBUS JUANA INÉS LTD.	1.830	01-12-2006	6%
TOTAL	33.115		
PROVISIÓN	(4.263)		

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

Los créditos otorgados por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. a las sociedades "Iberbus" corresponden a los créditos concedidos a estas sociedades que son las arrendadoras de los aviones A-340 (véanse Notas 3 y 8).

CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., Aviación y Comercio, S.A., Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., Binter Canarias, S.A. así como Binter Mediterráneo, S.A., junto con el resto de compañías aéreas de carácter internacional participaba en SITA Foundation, cooperativa sin ánimo de lucro cuya actividad principal consiste en ofrecer un servicio de comunicación entre aeropuertos del mundo. Las participaciones de las sociedades en esta entidad se instrumentalizaban en certificados de depósito.

Durante el ejercicio 1999, y ante la posibilidad de ofrecer dicho servicio a terceros, se constituyó una sociedad denominada EQUANT con las aportaciones que se habían realizado en el pasado por las compañías aéreas. Por tanto, las sociedades del Grupo recibieron a cambio de

parte de sus certificados de depósito acciones de esta nueva sociedad. En agosto y diciembre de 1999 se han realizado dos Ofertas Públicas de Adquisición de Acciones, habiendo vendido 798.692 acciones por 9.836 millones de pesetas y obteniendo una plusvalía de 9.742 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos de otros valores negociables" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta. Al 31 de diciembre de 1999, se encontraba pendiente de cobro la venta de las acciones realizada en la Oferta Pública de Acciones del mes de diciembre, por importe de 4.837 millones de pesetas, que se encuentra registrada en el epígrafe "Deudores" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto y que ha sido cobrada en el mes de enero de 2000.

Por otra parte, en septiembre de 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito bonos emitidos por la sociedad Iberbond PLC 1999 por importe de 39.000.000 de euros, equivalentes a 6.489 millones de pesetas. Estos bonos forman parte de una emisión relacionada con la adquisición de seis aviones A-320 que posteriormente han sido arrendados financieramente a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.

Los bonos suscritos por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente. El vencimiento final de la operación es el 1 de septiembre de 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 1999 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha registrado la inversión a largo plazo en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto, por un importe de 6.294 millones de pesetas, y el importe que vence en el ejercicio 2000 en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto.

Finalmente, en el primer semestre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha otorgado un préstamo a Aerolíneas Argentinas, S.A. de 5.000.000 de dólares USA, equivalentes a 828 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1999, registrado en función de su vencimiento, 497 millones de pesetas en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo", y 331 millones de pesetas en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto. Asimismo, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha registrado intereses durante el presente ejercicio por el mencionado préstamo por un importe total de 38 millones de pesetas (25 millones de pesetas registrados en el corto plazo y 13 millones de pesetas registrados en el largo plazo). Al 31 de diciembre de 1999, IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ha constituido una provisión por la totalidad del importe prestado más los intereses, registrada en la cuenta "Provisión para responsabilidades" del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

- 10 -

FONDO DE COMERCIO Y DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN

FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

El fondo de comercio corresponde, tal y como se ha señalado en la Nota 6-a, a la diferencia positiva entre el valor pagado por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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, Líneas Aéreas de España, S.A., 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 (véase Nota 6-a), habiendo iniciado el periodo de amortización en la fecha de adquisición (10 de noviembre de 1998).

El único movimiento habido en el ejercicio 1999 en este capítulo del balance de situación consolidado adjunto ha correspondido a la dotación por amortización por importe de 1.100 millones de pesetas.

DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN

La diferencia negativa de consolidación, tal y como hemos señalado en la Nota 6-a, corresponde a la diferencia entre la inversión realizada en el Touroperador Viva Tours, S.A. por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. para la adquisición del 49% de su capital social y el valor teórico-contable de la participación al 31 de marzo de 1999. El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en este epígrafe del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

1999	
MILLONES DE PESETAS	
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1999	-
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	385
IMPUTACIÓN A RESULTADOS	(119)
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999	266

- 11 -

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto es el siguiente:

1999	
MILLONES DE PESETAS	
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	65.760
DEUDA PÚBLICA	17.575
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	2.153
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.163
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	4.180
TOTAL	90.831

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocados en imposiciones a corto plazo en el ejercicio 1999 ha sido del 2,96 %.

La deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que, durante el ejercicio 1999 tenían una rentabilidad media del 4,98%.



- 12 -
FONDOS PROPIOS

El movimiento habido durante el ejercicio 1999 en las cuentas de fondos propios ha sido el siguiente:

FONDOS PROPIOS

	CAPITAL SUSCRITO	PRIMA EMISIÓN	RESERVA LEGAL	RESERVAS VOLUNTARIAS
SALDOS AL 1 DE ENERO DE 1999	114.727	-	-	-
DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 1998	-	-	5.129	623
REDENOMINACIÓN DEL CAPITAL EN EUROS	(193)	-	-	-
AMPLIACIÓN DE CAPITAL	3.944	16.049	-	-
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 1999, SEGÚN CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA ADJUNTA	-	-	-	-
OTROS MOVIMIENTOS	-	-	-	-
SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999	118.478	16.049	5.129	623

CAPITAL SOCIAL

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

Durante el ejercicio 1999 se han producido los siguientes hechos:

REDENOMINACIÓN DEL CAPITAL SOCIAL EN EUROS

El día 28 de octubre de 1999, el Consejo de Administración de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. aprobó por unanimidad redenominar el capital social en euros. Para ello, se adoptó un valor nominal de 0,78 euros por acción, valor resultante de aplicar al valor nominal en pesetas el tipo de conversión legal euro/peseta redondeado a la baja dos decimales. Este redondeo obliga a reducir el capital social mediante la reducción del valor nominal de las acciones de acuerdo con el artículo 28 de la Ley 46/1998 de 17 de diciembre sobre "Introducción del Euro". De conformidad con la citada norma se ha creado una reserva indisponible por el mismo importe de la reducción de capital y que asciende a 193 millones de pesetas.

MILLONES DE PSETAS

PÉRDIDAS EJERCICIOS ANTERIORES	DIFERENCIA POR EL AJUSTE DE CAPITAL A EUROS	RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL	RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE	DIVIDENDOS
15.809)	-	5.047	1.043	114	53.025	-
10.239	-	2.384	(650)	-	(53.025)	35.300
-	193	-	-	-	-	-
-	7	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	25.466	-
-	-	-	-	439	-	-
(5.570)	200	7.431 (a)	393	553	25.466	-

(a) Incluye 3 millones de pesetas que constituyen reservas de carácter indisponible, por corresponder a autocartera.

AMPLIACIÓN DE CAPITAL CON PRIMA DE EMISIÓN

La Junta General de Accionistas, con fecha 12 de junio de 1999, acordó una ampliación de capital de 20.000.000.146 pesetas, mediante la emisión de 30.395.137 acciones de 130 pesetas de valor nominal cada una con una prima de emisión de 528 pesetas por acción.

Sociedad Estatal de Participaciones Industriales suscribió la totalidad de la ampliación. Las acciones fueron suscritas y desembolsadas el 27 de octubre de 1999. No obstante, tras la redenominación del capital en euros, esta ampliación se redenomina igualmente en euros y como consecuencia de ello el valor nominal de las nuevas acciones emitidas asciende a 0,78 euros por acción, generándose una reserva indisponible por redondeo de 7 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 1999, el capital social estaba compuesto por 912.907.156 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 1999, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales es el accionista mayoritario de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con una participación del 93,91%.



PRIMA DE EMISIÓN

El texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital, y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disponibilidad de dicho saldo.

RESERVA LEGAL

De acuerdo con el texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda el 10% del capital ya aumentado, salvo la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas, y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

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 1999 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1999

SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	6.823
BÍTER CANARIAS, S.A.	(2.108)
BÍTER MEDITERRÁNEO, S.A.	(6.553)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	147
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	1.022
CARGOSUR, S.A.	(623)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	287
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(9.937)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	619
TOTAL	(10.323)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	17.754
TOTAL	7.431

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AL 31-12-1999

	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., POR EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	19.173
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(1.146)
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN VENTA DE INMOVILIZADO	(89)
DOTACIONES AL FONDO DE COMERCIO	(184)
TOTAL	17.754

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-1999

SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	(15.547)
AMADEUS GROUP	2.466
IBERBUSES	(529)
TOTAL	(13.610)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	14.003
TOTAL	393

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

AL 31-12-1999

	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., POR EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	15.985
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN LA VENTA DE INMOVILIZADO	(1.982)
TOTAL	14.003

OTROS ASPECTOS

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 1999 ascienden a 7.942 millones de pesetas (6.168 millones de pesetas por reservas de revalorización y 1.774 millones de pesetas por reservas legales).

Las sociedades del Conjunto consolidable, a excepción de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., 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 1999, las pérdidas acumuladas han reducido los fondos propios de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. por debajo de la mitad de su capital social. No obstante, tal y como se señala en la Nota 2, la Dirección del Grupo decidió cesar las operaciones de esta sociedad habiendo presentado el oportuno expediente.

Las sociedades que poseen una participación superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 1999 son las siguientes:

AL 31-12-1999

SOCIEDAD	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN	SOCIEDAD PARTICIPADA
MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.	25,00	COMPañIA 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	31,87	AMADEUS GROUP
LUFTHANSA	31,87	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.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	54,55	IBERBUS JUANA INÉS LTD.
ANDES HOLDING, B.V.	80,00	INTERINVEST, S.A.



- 13 -
SOCIOS EXTERNOS

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

AL 31-12-1999		MILLONES DE PESETAS				
	VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	IBER-SWISS CATERING, S.A.	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRÉS, S.A.	SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	TOTAL
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1999	3	19	378	87	211	698
DIVIDENDOS	-	(2)	(16)	(14)	-	(32)
REDUCCIÓN DE CAPITAL	-	-	-	-	(51)	(51)
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DEL EJERCICIO 1999	(15)	12	36	16	81	130
SALDO AL 31-12-1999	(12)(a)	29	398	89	241	745

a. Esta cuenta a cobrar a minoritarios se ha provisionado contra la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

El desglose del saldo al 31 de diciembre de 1999 en cada una de las sociedades es el siguiente:

AL 31-12-1999		MILLONES DE PESETAS			
	CAPITAL SOCIAL	RESERVAS	RESERVAS DE REVALORIZACIÓN	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	TOTAL
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	26	(26)(a)	3	(15)	(12)
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	5	9	3	12	29
IBER-SWISS CATERING, S.A.	150	142	70	36	398
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO-EXPRÉS, S.A.	8	65	-	16	89
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	12	148	-	81	241
	201	338	76	130	745

a) En el ejercicio 1998 IBERIA, Líneas Aereas de España, S.A. 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 1999 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	
	MILLONES DE PESETAS
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 6-M)	18.875
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 6-O)	60.115
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES (NOTA 6-F)	22.779
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 6-P)	57.932
TOTAL	159.701

PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

El movimiento registrado en el ejercicio 1999 en esta cuenta ha sido el siguiente:

PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	
	MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 01-01-99	64.236
DOTACIONES	17.090
APLICACIONES	(11.991)
TRASPASOS	(11.403)
SALDO AL 31-12-99	57.932

Los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. han reevaluado los costes de reestructuración, básicamente indemnizaciones al personal, previstos en el Plan Director del Grupo IBERIA. Esta nueva estimación es consecuencia, principalmente, de la integración en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. del personal de Aviación y Comercio, S.A., y de una parte significativa del personal de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. En las dotaciones del ejercicio a la provisión para responsabilidades se incluyen 10.000 millones de pesetas para completar una provisión de 31.300 millones de pesetas por este concepto. La dotación del ejercicio 1999 se ha registrado con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 1999, que también se han registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta, corresponde al importe estimado por los Administradores de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. por responsabilidades probables de diversa naturaleza.

Las aplicaciones del ejercicio corresponden, básicamente, a provisiones aplicadas a su finalidad.

En los traspasos se incluye la reclasificación a "Participaciones en sociedades puestas en equivalencia" del valor negativo de "Amadeus Group" al 31 de diciembre de 1998 que ascendía a 10.248 millones de pesetas (véase Nota 9).

- 15 -

DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 1999, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

AL 31-12-1999		MILLONES DE PESETAS					
		DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:					
		2000	2001	2002	2003	2004	AÑOS SIGUIENTES
DEUDA:							
PRÉSTAMOS EN PESETAS		9.254	4.344	2.548	3.919	4.382	639
PRÉSTAMOS EN DIVISA:							
YEN		606	4.575	1.940	2.242	-	-
EURO		3.966	3.897	3.819	4.334	4.055	31.747
DÓLAR U.S.A.		48.594	5.714	14.344	1.931	-	-
MARCO ALEMÁN		1.134	1.141	1.172	1.205	6.587	-
		63.554	19.671	23.823	13.631	15.024	32.386

Durante 1999, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 5,6% para los préstamos en pesetas y del 5,3% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.



- 16 -

OPERACIONES DE FUTURO

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 las operaciones que mantiene IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 1999, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales para coberturas de posiciones patrimoniales, así como para opciones, seguros de cambio y operaciones de cobertura de combustible, y valores actuales de las rentas cubiertas para el resto de coberturas de flujos futuros.

AL 31-12-1999

MILLONES DE PESETAS

COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	22.731
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	20.406

COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO Y DE TIPO DE INTERÉS	
CROSS CURRENCY INTEREST RATE SWAPS (PERMUTAS FINANCIERAS Y DE DIVISAS)	28.968
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	82.790
OPCIONES CALL COMPRADAS	4.511
OPCIONES PUT VENDIDAS	4.150
SEGUROS DE CAMBIO	768
OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	15.411
OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA	
OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE	60.477



- 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 del ejercicio 1999 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

1999	MILLONES DE PESETAS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
BENEFICIO CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)	-	-	30.952
DIFERENCIAS PERMANENTES	11.078	(13.869)	(2.791)
DIFERENCIAS TEMPORALES :			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	31.582 (a)	(841)	30.741
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	25	(23.748) (b)	(23.723)
BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)			35.179
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN :			
DIFERENCIAS PERMANENTES	19.474	(11.207)	8.267
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)			43.446

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, provisiones para costes previstos de reestructuración, y provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas.

(b) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para pensiones y otras obligaciones con el personal, así como para la cobertura de riesgos relacionados con cuentas a cobrar.

El gasto por Impuesto sobre Sociedades consolidado registrado en el ejercicio 1999, 5.486 millones de pesetas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global, corregida por los ajustes necesarios practicados en cuota por efecto de la consolidación. El detalle del gasto registrado es el siguiente:

1999	MILLONES DE PESETAS
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	12.750
MÁS / (MENOS):	
7% DE LAS BASES IMPONIBLES NEGATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES COMPENSADAS EN EL EJERCICIO Y DE LAS GENERADAS EN EL EJERCICIO	(561)
AJUSTES AL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES POR CONSOLIDACIÓN FISCAL	(4.189)
DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN E INVERSIONES	(3.104)
OTROS	590
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	5.486



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

Al 31 de diciembre de 1999, el importe de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores que son susceptibles de recompra a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales asciende a 226.280 millones de pesetas. El 7% de este importe asciende a 15.840 millones de pesetas que el Grupo IBERIA tiene registrado en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto. El Grupo IBERIA mantiene una provisión por este último importe hasta que se materialice la posibilidad de hacer efectivo este crédito 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 1999 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

AL 31-12-1999						MILLONES DE PESETAS
	DEUDORES A CORTO PLAZO	OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO	TOTAL DEUDORES	OTROS ACREEDORES A LARGO PLAZO	OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	TOTAL ACREEDORES
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	-	-	-	-	10.946	10.946
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	11.054	11.054	277	-	277
OTROS DÉBITOS IMPOSITIVOS GENERADOS EN EL EJERCICIO POR CONSOLIDACIÓN	-	-	-	2.973	-	2.973
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	3.010	30.515	33.525	3.081	-	3.081
TOTAL	3.010	41.569	44.579	6.331	10.946	17.277

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 1999 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACION	MILLONES DE PESETAS
2001	6.227
2002	5.842
2003 Y SIGUIENTES	29.500
	41.569

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las nuevas inversiones, la formación profesional y la actividad exportadora. Las sociedades consolidadas se han acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 141 millones de pesetas en el ejercicio 1999 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 1999 las sociedades del Conjunto consolidable han utilizado 280 millones de pesetas de las deducciones pendientes de ejercicios anteriores así como los acreditados en el presente ejercicio, no quedando a la fecha señalada deducciones pendientes de tomar.

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 IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Como consecuencia de la mencionada inspección se tramitaron actas firmadas en disconformidad sobre las que los Administradores no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1999. Por la inspección relativa al Impuesto sobre Sociedades se levantaron actas provisionales sin liquidación confirmando los datos declarados.

En el ejercicio 1999 las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1996 y 1997 para todos los impuestos que son de aplicación a IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. Como resultado de la inspección, se han levantado actas firmadas en conformidad en concepto del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas e Impuesto sobre el Valor Añadido que ascienden a un importe total de 748 millones de pesetas, y actas firmadas en disconformidad por los mismos conceptos y por un importe total de 535 millones de pesetas, sobre las que los Administradores no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 1999. Han quedado cerrados a inspección por Impuesto sobre el Valor Añadido todos los ejercicios hasta 1997, incluido este último. En lo que se refiere a la inspección del Impuesto sobre Sociedades, como resultado de la misma, se ha levantado una diligencia en la que se hace constar el incremento de las bases imponibles de los ejercicios 1996 y 1997 por importe de 1.884 millones de pesetas y 5.826 millones de pesetas, respectivamente. En lo que se refiere al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1996 y 1997, sólo por el concepto retribuciones en especie.

Igualmente, en el ejercicio 1999, las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1995, 1996 y 1997 para todos los impuestos que son de aplicación a Binter Canarias, S.A. Como resultado de la inspección, aún no se ha levantado a la sociedad acta o sanción alguna.

A comienzos del ejercicio 2000, las Autoridades Tributarias han iniciado la inspección de los ejercicios 1996, 1997 y 1998 para todos los impuestos que son de aplicación a Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO), incluido el ejercicio 1995 en relación con el Impuesto sobre Sociedades.

- 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 1999 y 1998 es como sigue:

POR ACTIVIDADES	<small>MILLONES DE PESETAS</small>	
	1999	1998
INGRESOS POR PASAJE	508.511	529.150
INGRESOS POR CARGA	35.876	37.265
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTOS)	39.625	36.566
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	17.598	17.905
OTROS INGRESOS	20.997	24.074
TOTAL	622.607	644.960

INGRESOS POR PASAJE

La distribución por redes de los ingresos por pasaje de los ejercicios 1999 y 1998 es la siguiente:

POR REDES	<small>MILLONES DE PESETAS</small>	
	1999	1998
NACIONAL Y EUROPEA	359.583	383.828
ATLÁNTICO	136.601	124.493
EXTREMO ORIENTE	-	12.370
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	12.327	8.459
TOTAL	508.511	529.150

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 de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, presenta la siguiente composición:

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
INGRESOS POR COMISIONES	11.454	9.646
INGRESOS POR ALQUILERES	7.297	6.860
OTROS INGRESOS DIVERSOS	4.967	3.868
	23.718	20.374

C) INGRESOS EXTRAORDINARIOS

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS EXTRAORDINARIOS		MILLONES DE PESETAS
EFFECTO MEJORA PATRIMONIAL AMADEUS GROUP NETO DEL EFECTO FISCAL		17.329
RECUPERACIÓN PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES		2.924
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGOS		2.788
SUBVENCIONES		560
OTROS		1.942
TOTAL		25.543

D) INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos y beneficios de otros ejercicios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	MILLONES DE PESETAS
AENA	11.080
OTROS	3.211
TOTAL	14.291

AENA recoge 7.032 millones de pesetas recuperados tanto por IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. como por Aviación y Comercio S.A. de reclamaciones presentadas ante tribunales, así como 4.048 millones de pesetas correspondientes a una corrección en la aplicación de tarifas.

E) APROVISIONAMIENTOS

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, presenta la siguiente composición:

APROVISIONAMIENTOS	<small>MILLONES DE PÉSETOS</small>	
	1999	1998
COMBUSTIBLE DE AVIONES	61.835	59.261
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	21.889	17.212
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	7.815	6.517
OTROS APROVISIONAMIENTOS	4.907	5.226
	96.446	88.216

F) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, es el siguiente:

GASTOS DE PERSONAL	<small>MILLONES DE PÉSETOS</small>	
	1999	1998
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	159.402	151.372
CARGAS SOCIALES	50.579	45.671
	209.981	197.043

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 1999 y 1998, ha sido el siguiente:

EMPLEADOS	<small>NÚMERO DE EMPLEADOS</small>	
	1999	1998
TIERRA:		
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS	1.405	1.346
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	7.207	6.907
OTROS	12.232	11.792
	20.844	20.045
VUELO:		
PILOTOS	1.817	1.735
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	225	230
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	4.204	3.816
	6.246	5.781
	27.090	25.826

Durante el ejercicio 1999, se ha producido el cese de la actividad laboral de 137 personas de la plantilla de Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. con un coste de 3.149 millones de pesetas que se han registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta.

G) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 1999 y 1998 adjuntas, es la siguiente:

OTROS GASTOS DE EXPLOTACION	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
GASTOS COMERCIALES	67.156	72.739
TASAS Y DERECHOS POR TRÁFICO AÉREO	40.692	40.753
MANTENIMIENTO (a)	32.322	28.500
AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y OTRAS COMUNICACIONES	33.845	33.127
ALQUILER FLOTA AÉREA (VÉASE NOTA 8)	50.144	45.858
OTROS	78.296	78.044
	302.455	299.021

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

H) GASTOS EXTRAORDINARIOS

La composición del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 1999 adjunta, es la siguiente:

GASTOS EXTRAORDINARIOS	MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	16.511
PAGA DE FUSIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	4.792
DOTACIÓN OTRAS OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	1.131
REESTRUCTURACIÓN DE PLANTILLA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	3.149
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	2.613
	28.196

En aplicación de los acuerdos suscritos con representantes de los trabajadores en junio de 1999 y con el motivo de la integración de la plantilla de Aviación y Comercio, S.A. en IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con fecha 1 de septiembre de 1999 se pagó a los empleados de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. y a los de Aviación y Comercio, S.A. una paga denominada de fusión por un importe total de 5.794 millones de pesetas, de los cuales la paga correspondiente a la plantilla de Aviación y Comercio, S.A. se pagó con cargo a provisiones constituidas.

- 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 1999 y 1998 es la siguiente:

	MILLONES DE PESETAS	
	BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)	
	1999	1998
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	14.404	47.761
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	4.277	2.413
BINTER CANARIAS, S.A.	1.563	1.268
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	161	(397)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	48	39
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	26	191
CARGOSUR, S.A.	15	80
IBER-SWISS CATERING, S.A.	85	185
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(2.751)	(1.108)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	238	180
AMADEUS GROUP	7.625	2.587
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (a)	-	-
IBERBUS CONCHA, LTD.	(5)	3
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	(7)	3
IBERBUS CHACEL, LTD.	(17)	(35)
IBERBUS ARENAL, LTD.	(48)	(63)
IBERBUS TERESA, LTD.	(16)	(40)
IBERBUS EMILIA, LTD.	(16)	(32)
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	6	(9)
IBERBUS BEATRIZ LTD.	5	(1)
IBERBUS JUANA INÉS, LTD	(8)	-
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	(119)	-
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE	25.466	53.025

(a) 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 1999 y 1998 adjuntas es el siguiente:

SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS	
	BENEFICIOS / (PÉRDIDAS) 1999	1998
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	12	2
COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	16	13
IBER-SWISS CATERING, S.A.	36	80
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(15)	(6)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	81	57
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	130	146

- 20 - EFECTO 2000

El impacto del problema del año 2000 presentaba 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 tomó 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, siguiendo los planes y medidas establecidos por IATA (International Air Transport Association) e ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional), así como por los principales proveedores relacionados con la flota.

El Grupo IBERIA ha culminado con éxito la transición al año 2000, manteniendo en la actualidad, además de algunos sistemas no críticos en proceso de sustitución, diferentes planes de alerta en relación con posibles efectos relativos al año 2000.

- 21 - RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 1999 por los miembros del Consejo de Administración de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A. ascendió a 135 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 1999 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

INFORME DE GESTION 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.



- 1 -

ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

La nueva era del Grupo IBERIA se estrenó el pasado año con los segundos mejores resultados de su historia: 31.082 millones de pesetas antes de impuestos, conseguidos en un año difícil para el conjunto de la industria, y especialmente para IBERIA por los conflictos surgidos a lo largo del ejercicio y los problemas específicos de las instalaciones aeroportuarias y de congestión de tráfico aéreo.

Pese a ello, nueva era significa haber cumplido aquellos objetivos que el Grupo IBERIA se impuso hace ya tres años, cuando desarrolló su Plan Director, que buscaba como objetivo la evolución de IBERIA a una compañía saneada, competitiva y rentable, con un proyecto industrial de futuro, orientada al servicio a sus clientes y consolidada entre las primeras compañías aéreas del mundo, encaminada al objetivo de generar valor para sus Accionistas.

El comienzo de esta nueva era del Grupo IBERIA se apoya en varios hechos: el disponer de una ágil estructura empresarial, donde se cuenta con la presencia de nuevos socios, el disfrutar de una importante solidez financiera alcanzada a lo largo de los años del Plan, habiendo sido las empresas del Grupo capaces de generar recursos suficientes para reducir el endeudamiento neto, aún en un período caracterizado por el inicio de un importante esfuerzo inversor para la renovación de su flota, haciendo posible, además, la remuneración a sus accionistas, y el haberse convertido, mediante el proceso de alianzas alcanzado en este ejercicio, en una compañía "global".

Para llegar a la actual situación, el equipo gestor de la compañía diseñó a finales de 1996 un Plan que, en el periodo 1997-1999, debería situar a la empresa en la rentabilidad y competitividad. Los resultados antes de impuestos previstos para el Grupo para este trienio, ascendían en el Plan a 72.730 millones de pesetas (€437 millones), alcanzándose en la realidad 117.831 millones de pesetas (€708,18 millones), lo que supone un 62% por encima de las previsiones.

Este plan implicaba el desarrollo de un modelo de gestión, en el que cada área de gestión de IBERIA fuera rentable por sí misma. Para ello se han desarrollado las medidas oportunas para la consecución de ingresos gracias a la mejora de la comercialización y al hecho de potenciar al máximo de posibilidades el diseño de red, mediante la integración de las filiales. Con ello se ha conseguido obtener el máximo rendimiento de flotas y tripulaciones, siendo necesaria la optimización de las interconexiones entre vuelos del Grupo en el hub de Barajas.

Hoy el Grupo IBERIA ofrece mejor servicio, y gracias a las alianzas, más destinos y frecuencias; en definitiva, es una compañía global, acercando su oferta a las demandas de sus clientes. Mediante el proceso de alianzas, culminado con la formalización del compromiso de incorporación a la alianza oneworld, como socio de pleno derecho el 1 de septiembre de 1999, el Grupo puede cubrir más de 680 destinos en más de 140 países; esto es, una red de destinos y frecuencias global. Los acuerdos bilaterales firmados por IBERIA y British Airways permitieron que desde el 17 de junio de 1999 se establecieran vuelos en código compartido en los mercados domésticos recíprocos.



De acuerdo con el Plan de Flotas establecido, a lo largo de este año, 21 nuevos aviones se han incorporado a IBERIA, lo que supondrá en el corto y medio plazo, una mejora de productividad y costes, por la mayor homogeneidad de flotas a la hora de la formación y de la disponibilidad de pilotos, así como una disminución de los costes operativos de combustible y mantenimiento

El año 1999 fue un ejercicio complicado para todas las compañías aéreas europeas y especialmente para IBERIA. Dos elementos han afectado de forma sustancial a la evolución y resultados del año: de un lado, la huelga de los pilotos de Semana Santa, y sus derivaciones hasta los acuerdos de junio; de otro lado, la congestión de los cielos europeos y las dificultades aeroportuarias, especialmente y con mayor intensidad en España por falta de controladores.

A pesar de las evidentes mejoras de la última parte del año, el principal problema que sigue afectando al transporte aéreo europeo en su conjunto ha sido la falta de organización del espacio aéreo en Europa, lo que ha provocado congestión, retrasos y dificultades operativas para las aerolíneas, hecho reiteradamente denunciado por todas las líneas aéreas y asociaciones del sector. En concreto, en el tráfico aéreo español, han sido relevantes los problemas en el aeropuerto de Madrid-Barajas durante la primera parte del año, especialmente la primavera, debido, inicialmente, a la saturación y falta de slots; y, después, a la insuficiencia del número de controladores. Esto ha perjudicado a todas las compañías aéreas, y en particular al Grupo IBERIA, primer operador del aeropuerto.

Dicha situación, junto a los conflictos surgidos con el SEPLA, provocó un deterioro de la imagen de la Compañía que ha arrastrado de forma muy significativa los ingresos de pasaje a la baja. Ambos problemas están parcialmente superados, una vez firmado con SEPLA el VI Convenio Colectivo, y en vías de normalización la operativa en los aeropuertos españoles.

El comportamiento financiero del Grupo en 1999 se ha encontrado muy afectado por las dos causas anteriores pero bastante en línea con las compañías de su entorno. Los ingresos de explotación del Grupo han disminuido respecto al ejercicio anterior en un 2,8%, mientras que los gastos de explotación se incrementaron en un 4,0%.

La caída en los ingresos de explotación se explica básicamente por la reducción de los ingresos de pasaje, debida principalmente a la conflictiva situación del periodo abril-junio, pero que se extiende hasta octubre, y a la presión a la baja de los precios que ha supuesto que el yield (ingresos medio por pasajero y kilómetro transportado) se haya reducido por encima del 3,5% anual en términos reales en los mercados nacional y europeo, y un 5% en el intercontinental.

A partir del mes de mayo, y para contribuir a la descongestión del tráfico aéreo, la compañía redujo su actividad en el periodo mayo-diciembre en aproximadamente 20.000 horas bloque, un 5% de su producción, con el consiguiente impacto en los ingresos y márgenes y en la situación competitiva en los mercados afectados por estas cancelaciones de vuelos.

La recesión económica sufrida en el Lejano Oriente contribuyó a rebajar las expectativas de crecimiento en aquel mercado aéreo, en el cual las compañías ya habían aumentado su capacidad productiva, lo que llevó a una redistribución de la capacidad, con transferencia de parte de las flotas destinadas a cubrir el área Asia/Pacífico a otras regiones, principalmente norte y sudamérica. Esto ha repercutido en el equilibrio de todos los mercados aéreos. El aumento de la capacidad ofertada por encima del crecimiento de la demanda durante 1999 ha provocado que los ingresos de tráfico reales se sitúen, en muchos mercados, por debajo de lo esperado; el exceso de oferta ha reducido, en general, los coeficientes de ocupación y los ingresos unitarios.

Además, las economías del Sur y Centro de América se han visto afectadas por la crisis económica. Algunos países han presentado en 1999 una fase de recesión, que repercute en la evolución de su tráfico aéreo, con crecimientos negativos en algunos mercados.

El mercado de carga ha tenido un comportamiento durante el año con fases claramente diferenciadas. Durante el primer semestre de 1999 mostró un comportamiento negativo, luego superado, debido al exceso de oferta por la reasignación de recursos desde los mercados de la región Asia-Pacífico a la zona de Europa-Atlántico y a la contracción económica de algunas regiones, que comenzó en la segunda mitad del año 1998. Esta situación provocó una reducción generalizada de los niveles de ocupación, así como de los ingresos unitarios, debido a las rebajas de precios que fueron realizando las distintas compañías para intentar mantener sus posiciones. A lo largo del segundo semestre de 1999 comenzaron a observarse síntomas de recuperación del mercado aéreo mundial de carga, que parecen mantenerse.

Durante 1999 el área de Carga ha mantenido el objetivo de utilizar al máximo la capacidad de las bodegas de la flota de pasaje, y reducir el uso de aviones cargueros, que deben cumplir la misión de estabilizar, flexibilizar y completar la oferta. A este respecto, durante 1999 IBERIA ha tenido contratadas las bodegas de tres aviones, garantizando una alta flexibilidad en la gestión de los recursos.

El negocio de IBERIA Material ha desarrollado su actividad durante el ejercicio, alcanzando una producción de casi 4 millones de horas, de las cuales ha realizado con plantilla propia casi 3,3 millones de horas, superando la actividad del ejercicio anterior. Los ingresos por asistencias técnicas de esta área se han situado en 21.219 millones de pesetas (M. €127,53), con un decremento del 6,1% frente a 1998. Es importante destacar entre las actividades desarrolladas durante el ejercicio el mantenimiento de la flota operada en wet-lease de Air Europa, así como el mantenimiento en propio de la flota A-340; el equipamiento de las flotas de corto y medio radio con los sistemas TCAS de alerta de peligro de tráfico cercano, y el aumento de las revisiones C y D en propio, pasando a subcontratar algunas revisiones de aviones y motores, que tienen menor valor añadido.

A IBERIA Handling, siguiendo también las directrices del Plan Director, se han ido incorporando el personal y la actividad de handling de Aviaco, en aquellos aeropuertos donde esta compañía ejercía la concesión, proceso que finalizó el 1 de septiembre de 1999 con la integración de la escala de Mahón.



De acuerdo con la regulación vigente, durante el año 1999 IBERIA L.A.E. ha ejercido la concesión de agente general de handling en treinta y siete aeropuertos españoles. La Compañía posee una cartera de clientes compuesta por más de 250 compañías extranjeras y nacionales, y se mantiene como primer operador de handling en España, con una cuota de mercado para 1999 en torno al 65% (calculada con relación a los servicios de handling a terceros, excluyendo las compañías que realizan autohandling).

En relación con actividades que también generan ingresos, como la venta de artículos a bordo, un aspecto destacado ha sido la eliminación de los Duty Free dentro de la CEE a partir de julio de 1999, que ha provocado una reducción notable de estos ingresos durante el segundo semestre. Para compensar ese hecho, se ha rediseñado la política de ventas de artículos de mayordomía.

Por lo que respecta a los gastos de explotación del Grupo, debe destacarse la importante evolución al alza del precio del combustible durante el transcurso del presente año, que está afectando a la rentabilidad del negocio aéreo en su conjunto. El precio en pesetas por litro pagado por la compañía casi se ha duplicado de 1998 hasta el año actual.

El coste de tasas de navegación ha vuelto a aumentar respecto al ejercicio precedente en un 1,6%, no solamente por el incremento de la actividad (que medida en despegues se ha incrementado frente a 1998 en un 2,2%) sino por la tarifa de aproximación aplicada por AENA desde 1998, a la cual se le aplicó este año un descuento inferior al del año pasado, lo que ha impactado en más de 2.000 millones de pesetas (más de €12 millones), y que ha sido compensado con un ahorro de 1.619 millones (€9,73 millones) por la desaparición de la actividad de Viva Air.

Los gastos de personal del año crecieron en un 6,6%, debido principalmente al aumento de plantillas de vuelo (plantilla equivalente de TCP's, un 10,3 % y de pilotos, un 4,7%), en el caso de técnicos por la contratación de plantillas en formación para operar los nuevos aviones adquiridos, con lo que será en los próximos ejercicios donde se apreciará el incremento de productividad, y en la plantilla de tierra, básicamente en las áreas de handling nacional (7,7%), para recuperar los niveles de calidad, y cubrir el incremento de actividad. Adicionalmente a este incremento de plantillas, hay que considerar los incrementos salariales acordados en los convenios colectivos (subidas equivalentes al IPC previsto sin revisión posterior), los deslizamientos y el incremento de la Seguridad Social. Los convenios de vuelo firmados estarán en vigor hasta el 31 de diciembre del 2000, igual que el convenio del personal de tierra después del acuerdo de prórroga suscrito el 16 de diciembre de 1999.

Como uno de nuestros objetivos estratégicos, la Compañía se ha esforzado en la aplicación de las políticas de reducción de gastos generales establecidas en el Plan Director; en 1999 la disminución de este epígrafe frente a las previsiones en dichas actuaciones ha sido próximo al 5% fijado como objetivo anual para el periodo 1997-1999. Los gastos de tráfico por atención al pasaje por viajes interrumpidos o pérdidas de conexiones (comidas, hoteles, traslados,...) y las indemnizaciones derivadas a pasajeros y por mercancías han aumentado de forma importante siendo un elemento significativo del deterioro en la cuenta de explotación.

Con todo lo anterior, los resultados del ejercicio antes de impuestos del Grupo han ascendido a 31.082 millones de pesetas (€186,8 millones). Esta misma magnitud ha ascendido a 16.859 millones de pesetas (€101,3 millones) en el caso de IBERIA, lo que ha permitido conseguir una rentabilidad sobre fondos propios del 15% a nivel Grupo consolidado.

La evolución de los ratios de explotación unitarios a nivel IBERIA más Aviaco sitúan en 1999 el coste por AKO en 12,16 pesetas, un 3,9% por debajo de 1998, a pesar de los importantes incrementos en ciertos elementos de costes no gestionables ya comentados, situándose el ingreso de explotación por AKO en 12,35 pesetas, un 10,5% por debajo del de 1998, debido parcialmente a la presión ejercida sobre los precios por el exceso de oferta generalizado en todos los mercados; asimismo parte de esta caída se debe al crecimiento del largo radio y, por tanto, con un mayor peso en la composición de redes. Así, el margen unitario de explotación disminuye de 1,14 pesetas/AKO a 0,19 pesetas/AKO en 1999.

En cuanto a las filiales hay que destacar la integración de la compañía Aviaco en IBERIA L.A.E., tras la celebración de la Junta General de Accionistas de Aviaco, y una vez acordada con los colectivos de trabajadores de ambas empresas; desde el 1 de septiembre de 1999 toda la plantilla que aún quedaba en Aviaco se ha incorporado a IBERIA L.A.E. Queda pendiente por producirse la fusión de ambas compañías, para lo cual, y como paso previo, IBERIA L.A.E. ha procedido en este ejercicio a la adquisición de la mayoría de los activos productivos de Aviaco. Con todas estas actuaciones, culminará el proceso que se inició en octubre de 1997, cuando se puso en marcha la unificación de la red, el programa y la comercialización de ambas compañías.

El inicio de la explotación del touroperador Viva Tours (creado en noviembre de 1998), comenzó en la temporada de verano de 1999. El objetivo por parte de IBERIA L.A.E. (que posee el 49,04% del capital de esta sociedad) es utilizarlo como instrumento para aumentar la ocupación en sus líneas en momentos de baja ocupación sin producir incremento de oferta, y conseguir con ello ingresos adicionales. En esta compañía también participan la cadena hotelera Sol Meliá, el Grupo Viajes IBERIA y el Grupo Globalia. Ya en este ejercicio, Viva Tours se ha convertido en el primer touroperador español, alcanzando la cifra de 127.078 paquetes vendidos.

En cuanto a la filial Viva Air, la dirección del Grupo se vio obligada en 1998 a tomar la decisión de que abandonara su actividad de transporte aéreo ante la imposibilidad de integrar la Compañía como un operador de la red del Grupo, presentándose el expediente de regulación de empleo previo al cese de actividad a finales de enero de 1999. En abril de dicho año cesó su actividad de transporte manteniéndose exclusivamente como empresa de mantenimiento en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Binter Canarias ha incrementado las frecuencias de las rutas Arrecife-Las Palmas y Arrecife-Tenerife (Norte), y ha empezado a volar al nuevo aeropuerto de La Gomera, alcanzando el ejercicio unos resultados (antes de impuestos) de 1.687 millones de pesetas (€10,14 millones), gracias al aumento de todos sus parámetros operativos. De acuerdo con lo previsto sobre la desinversión de esta filial, el mes de noviembre de 1999, SEPI autorizó su venta a un consorcio de cajas de ahorros y empresas canarias.

En 1999, Binter Mediterráneo ha incrementado su actividad hasta un 36% respecto a 1998, con aumento del número de frecuencias semanales en los vuelos que unen Melilla con Almería, Málaga y Madrid. El incremento de sus ingresos de pasaje (un 59% respecto a 1998), por mejora del coeficiente de ocupación, que ha crecido nueve puntos, le han permitido mejorar su margen de explotación frente a 1998 en 378 millones de pesetas (€2,27 millones).

En octubre de 1999 Amadeus colocó en la Bolsa un 3,95% de su capital social. La fuerte revalorización del valor en el mercado bursátil, ha ofrecido a sus tres accionistas mayoritarios (IBERIA L.A.E., Air France y Lufthansa) la posibilidad de reconocer elevadas plusvalías. Previamente a la colocación, repartió un dividendo extraordinario entre los accionistas previos a la salida a Bolsa, por un importe de 24.958 millones de pesetas (€150 millones), recibiendo IBERIA L.A.E. 7.287 millones de pesetas (€43,80 millones) correspondientes a la participación del 29,2% que poseía con anterioridad. Amadeus ha destinado los fondos obtenidos con las ampliaciones de capital a amortizar parte de su endeudamiento, y a realizar inversiones para mejorar su plataforma tecnológica.

El ejercicio de 1999 ha sido, por tanto, un año de dificultades donde IBERIA ha debido adaptarse a ellas y superarlas para conseguir unos resultados satisfactorios. Ahora, las principales metas en esta Nueva Era del Grupo IBERIA son la consolidación de su posición como uno de los grandes transportistas aéreos globales, y el mantenimiento de una adecuada rentabilidad y de un crecimiento sostenido en el largo plazo. Para ello es imprescindible que el equipo humano que conforma el Grupo, siga orientando sus esfuerzos a la consecución de dos objetivos básicos: la creación de valor para nuestros accionistas, y la continua mejora de los parámetros de calidad y servicio a nuestros clientes.

- 2 -

PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

2.1. OFERTA

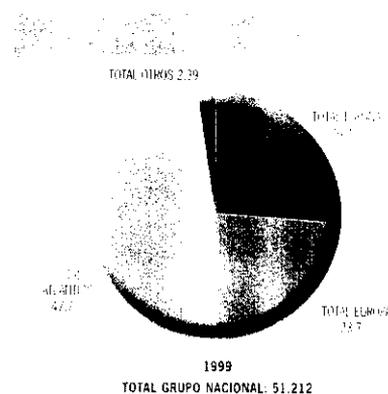
La producción regular de IBERIA ha experimentado en términos de AKO's, un incremento superior al 10% sobre el año 1998, destacando la red de largo radio (24,4%), red en la que está enfocado el crecimiento estratégico de IBERIA. El crecimiento total se situó en el 4,8%, como consecuencia del cese en la operación chárter de Viva desde abril.

OFERTA	MILLONES DE AKO'S			
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	50.238	45.518	4.720	10,4
AVIACO (CHARTER)	50	236	(186)	(79,0)
VIVA	400	2.672	(2.272)	(85,0)
BINTER CANARIAS	428	378	50	13,2
BINTER MEDITERRANEO	96	71	25	36,0
GRUPO NACIONAL	51.212	48.875	2.337	4,8



La distribución de la oferta del Grupo Nacional por redes es la siguiente:

POR REDES		MILLONES DE A.KO'S			
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.	
PUENTE AEREO	1.230	1.166	64	5,5	
PENINSULA-CANARIAS	5.608	4.888	720	14,7	
INTERCANARIAS	421	373	48	12,8	
RESTO DOMESTICO	6.159	6.235	(76)	(1,2)	
TOTAL ESPAÑA	13.418	12.662	756	6,0	
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	935	840	95	11,3	
PAISES U.E.	10.416	10.135	281	2,8	
PAISES NO U.E.	786	894	(108)	(12,1)	
TOTAL EUROPA	12.137	11.869	268	2,3	
ATLANTICO NORTE	7.648	5.549	2.099	37,8	
ATLANTICO MEDIO	10.250	8.212	2.038	24,8	
ATLANTICO SUR	6.534	5.877	657	11,2	
TOTAL ATLANTICO	24.432	19.638	4.794	24,4	
AFRICA SUR	768	418	350	83,6	
EXTREMO ORIENTE	-	1.375	(1.375)	-	
CHARTER	457	2.913	(2.456)	84,3	
GRUPO NACIONAL	51.212	48.875	2.337	4,8	



La producción del Grupo, medida en términos de Horas bloque, se ha mantenido igual que el año 1998, debido al cese de la operación de Viva Air en el ejercicio. La operación de wet lease se sigue manteniendo por la flexibilidad que aporta al esquema productivo de la compañía.

Su evolución es la siguiente:

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN		Horas Bloque			
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.	
IBERIA, L.A.E.	425.283	400.952	24.331	6,1	
AVIACO (CHARTER)	571	3.138	(2.567)	(81,8)	
VIVA	4.602	29.657	(25.055)	(84,5)	
BINTER CANARIAS	23.899	20.764	3.135	15,1	
BINTER MEDITERRANEO	7.713	5.793	1.920	33,1	
GRUPO NACIONAL	462.068	460.304	1.764	0,4	

2.2. DEMANDA

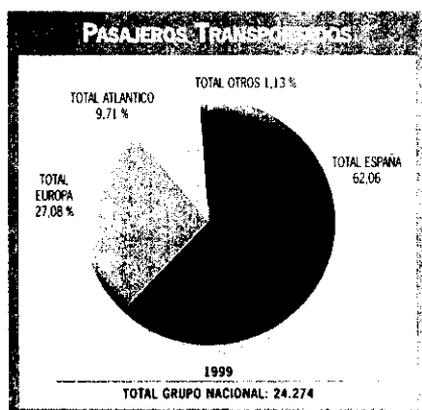
El número de pasajeros transportados por IBERIA se ha mantenido respecto a 1998, básicamente porque el decremento en el tráfico doméstico, causado por las limitaciones originadas por la saturación aeroportuaria (más de 400.000 pasajeros), ha sido compensado por el incremento de la actividad de la red atlántica (20%).

A nivel Grupo, es importante resaltar el efecto del cese en la actividad de Viva Air, con un impacto superior al millón de pasajeros.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

DISTRIBUCION POR PASAJEROS		MILES DE PASAJEROS EN MILLAS		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	21.879	21.753	126	0,6
AVIACO (CHARTER)	23	128	(105)	(81,7)
VIVA	183	1.347	(1.164)	(86,4)
BINTER CANARIAS	1.903	1.590	313	19,7
BINTER MEDITERRANEO	286	192	94	49,2
GRUPO NACIONAL	24.274	25.010	(736)	(2,9)

La distribución por redes se ofrece en el siguiente cuadro:



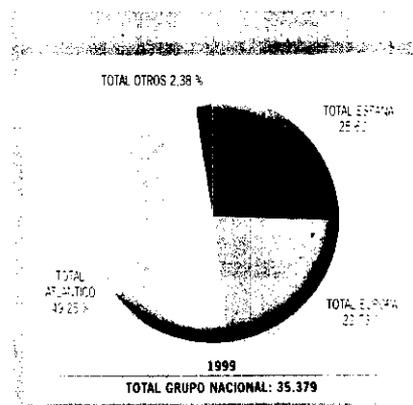
DISTRIBUCION POR REDES		MILES DE PASAJEROS		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AEREO	1.876	1.794	82	4,6
PENINSULA-CANARIAS	2.181	2.062	119	5,8
INTERCANARIAS	1.891	1.583	308	19,5
RESTO DOMESTICO	9.117	9.535	(418)	(4,4)
TOTAL ESPAÑA	15.065	14.974	91	0,6
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	297	260	37	14,2
PAISES U.E.	5.890	5.738	152	2,7
PAISES NO U.E.	387	454	(67)	(14,8)
TOTAL EUROPA	6.574	6.452	122	1,9
ATLANTICO NORTE	873	669	204	30,4
ATLANTICO MEDIO	994	837	157	18,7
ATLANTICO SUR	492	458	34	7,5
TOTAL ATLANTICO	2.359	1.964	395	20,1
AFRICA SUR	58	37	21	56,8
EXTREMO ORIENTE	-	100	(100)	- -
CHARTER	218	1.483	(1.265)	(85,3)
GRUPO NACIONAL	24.274	25.010	(736)	(2,9)

La evolución de PKT's ha sido positiva, debido a que el incremento de actividad se ha centrado en las redes de mayor etapa.

Su distribución por compañías y redes es la siguiente:

DISTRIBUCION POR COMPAÑIAS		MILLONES DE PKT'S		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	34.607	32.520	2.087	6,4
AVIACO (CHARTER)	31	193	(162)	(83,7)
VIVA	337	2.157	(1.820)	(84,4)
BINTER CANARIAS	336	274	62	22,6
BINTER MEDITERRANEO	68	46	22	47,8
GRUPO NACIONAL	35.379	35.190	189	0,5

DISTRIBUCION POR REDES		MILLONES DE PKT'S		
	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AEREO	904	865	39	4,6
PENINSULA-CANARIAS	3.856	3.637	219	6,0
INTERCANARIAS	330	270	60	22,2
RESTO DOMESTICO	3.977	4.159	(182)	(4,4)
TOTAL ESPAÑA	9.067	8.931	136	1,5
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	630	538	92	17,1
PAISES U.E.	6.960	6.948	12	0,2
PAISES NO U.E.	453	575	(122)	(21,2)
TOTAL EUROPA	8.043	8.061	(18)	(0,2)
ATLANTICO NORTE	5.332	4.108	1.224	29,8
ATLANTICO MEDIO	7.537	6.289	1.248	19,9
ATLANTICO SUR	4.556	4.239	317	7,5
TOTAL ATLANTICO	17.425	14.636	2.789	19,1
AFRICA SUR	470	296	174	58,7
EXTREMO ORIENTE	-	913	(913)	-
CHARTER	374	2.353	(1.979)	(84,1)
GRUPO NACIONAL	35.379	35.190	189	0,5



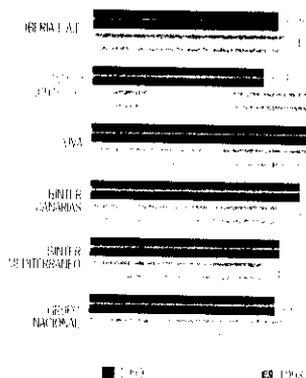
2.3. COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en el ejercicio actual se ha situado en el 69,1%, casi 3 puntos porcentuales por debajo del año anterior, afectado de manera significativa por el importante incremento de oferta en las redes transatlánticas (donde el load factor ha descendido 3,2 puntos porcentuales) y a Africa del Sur, por densificación de frecuencias, así como la sobreoferta generada en todos los mercados por recolocación de otras

compañías de recursos procedentes del mercado asiático, lo que ha deteriorado los coeficientes de ocupación de todos los operadores en estos mercados.

Es importante añadir la caída de casi 3 puntos producida en el mercado doméstico, basado en los problemas sufridos por las aerolíneas por la congestión aeroportuaria a lo largo de la mayor parte del ejercicio.

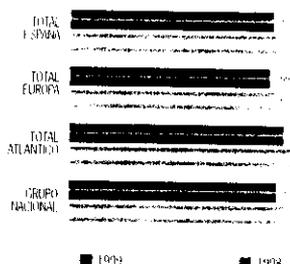
Su distribución por compañías y redes es la siguiente:



POR COMPAÑÍAS

En Porcentaje

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	68,9	71,4	(2,5)	(3,6)
AVIACO (CHARTER)	63,4	81,8	(18,4)	(22,5)
VIVA	84,2	80,7	3,5	4,4
BINTER CANARIAS	78,5	72,5	6,0	8,3
BINTER MEDITERRANEO	70,7	64,8	5,9	9,1
GRUPO NACIONAL	69,1	72,0	(2,9)	(4,0)



POR REDES

En Porcentaje

	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AEREO	73,4	74,2	(0,8)	(1,0)
PENINSULA-CANARIAS	68,8	74,4	(5,6)	(7,6)
INTERCANARIAS	78,3	72,4	5,9	8,1
RESTO DOMESTICO	64,6	66,7	(2,1)	(3,1)
TOTAL ESPAÑA	67,6	70,5	(2,9)	(4,2)
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	67,3	64,0	3,3	5,2
PAISES U.E.	66,8	68,6	(1,8)	(2,6)
PAISES NO U.E.	57,6	64,3	(6,7)	(10,4)
TOTAL EUROPA	66,3	67,9	(1,6)	(2,4)
ATLANTICO NORTE	69,7	74,0	(4,3)	(5,8)
ATLANTICO MEDIO	73,5	76,6	(3,1)	(4,0)
ATLANTICO SUR	69,7	72,1	(2,4)	(3,3)
TOTAL ATLANTICO	71,3	74,5	(3,2)	(4,3)
AFRICA SUR	61,1	70,8	(9,7)	(13,6)
EXTREMO ORIENTE	-	66,4	-	-
CHARTER	82,0	80,8	1,2	1,5
GRUPO NACIONAL	69,1	72,0	(2,9)	(4,0)



2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1999, y su comparación con 1998, por Areas/Compañías es la siguiente:

	1999		1998		DIF. S/A.A.		% S/A.A.
	PAS./PKT	CENT. €/PKT	PAS./PKT	CENT. €/PKT	PAS./PKT	CENT. €/PKT	
IBERIA, L.A.E.	13,7	8,2	14,8	8,9	(1,1)	(0,7)	(7,5)
AVIACO (CHARTER)	11,8	7,1	9,3	5,6	2,5	1,5	26,6
VIVA	6,8	4,1	8,7	5,2	(1,9)	(1,1)	(21,6)
BINTER CANARIAS	39,2	23,6	39,3	23,6	(0,1)	-	(0,3)
BINTER MEDITERRANEO	48,7	29,3	45,1	27,1	3,6	2,2	8,0
GRUPO NACIONAL	13,9	8,4	14,6	8,8	(0,7)	(0,4)	(4,8)

La misma evolución por mercados se muestra en el cuadro siguiente:

	1999		1998		DIF. S/A.A.		% S/A.A.
	PAS./PKT	CENT. €/PKT	PAS./PKT	CENT. €/PKT	PAS./PKT	CENT. €/PKT	
PUENTE AEREO	28,8	17,3	27,8	16,7	1,0	0,6	3,5
PENINSULA-CANARIAS	11,7	7,0	11,8	7,1	(0,1)	(0,1)	(1,1)
INTERCANARIAS	39,6	23,8	39,6	23,8	-	-	0,1
RESTO DOMESTICO	28,0	16,8	27,7	16,6	0,3	0,2	1,1
TOTAL ESPAÑA	21,6	13,0	21,6	13,0	-	(0,1)	(0,2)
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	14,3	8,6	16,0	9,6	(1,7)	(1,0)	(10,6)
PAISES U.E.	20,1	12,1	21,2	12,7	(1,1)	(0,6)	(5,1)
PAISES NO U.E.	22,1	13,3	21,9	13,2	0,2	0,1	0,9
TOTAL EUROPA	19,7	11,8	20,9	12,6	(1,2)	(0,8)	(5,4)
ATLANTICO NORTE	8,1	4,9	8,2	4,9	(0,1)	-	(1,2)
ATLANTICO MEDIO	7,4	4,4	8,4	5,0	(1,0)	(0,6)	(11,4)
ATLANTICO SUR	7,2	4,3	8,2	4,9	(1,0)	(0,6)	(12,1)
TOTAL ATLANTICO	7,6	4,5	8,3	5,0	(0,7)	(0,5)	(8,2)
AFRICA SUR	6,1	3,7	5,9	3,5	0,2	0,2	3,2
EXTREMO ORIENTE	-	-	10,3	6,2	-	-	-
CHARTER	7,5	4,5	8,8	5,3	(1,3)	(0,8)	(15,2)
GRUPO NACIONAL	13,9	8,4	14,6	8,8	(0,7)	(0,4)	(4,8)

El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un importante decremento en IBERIA de casi un 8%, ya que el exceso de oferta en todos los mercados ha presionado los precios a la baja. A ello se suman los importantes incrementos de oferta de IBERIA precisamente en aquellas redes con mayor etapa y por tanto con menor yield, que son los mercados atlántico medio y sur, produciéndose una disminución por efecto del mix de tráfico.

Sigue siendo importante mencionar el favorable comportamiento del peso que el tráfico de negocios tiene en el mix de pasaje, de acuerdo con los objetivos estratégicos de la compañía, situándose en el 9,82% en 1999 frente al 9,55% en 1998.

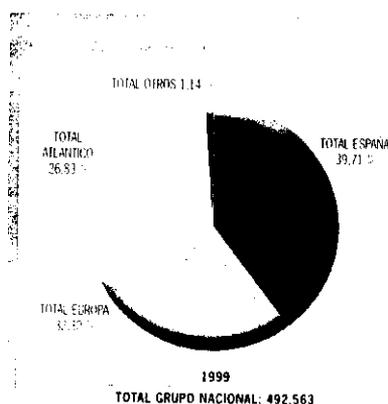
2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos por tráfico de pasaje regular de IBERIA L.A.E. disminuyeron en 1999 en un 1,6%, mientras que los ingresos de pasaje totales obtenidos por el Grupo Nacional ascienden a 492.563 millones de pesetas (€ 2.960,36 millones), un 4,3% menos que en el ejercicio anterior, debido al cese de actividad aérea de Viva en abril. La distribución es la siguiente:

	1999		1998		DIF. S/A.A.	% S/A.A.
	MILLONES DE PSETAS	MILLONES DE €	MILLONES DE PSETAS	MILLONES DE €		
IBERIA, L.A.E.	473.404	2.845,22	481.026	2.891,02	(7.622)	(45,80)
AVIACO (CHARTER)	396	2,22	1.788	10,75	(1.419)	(8,53)
VIVA	2.306	13,86	18.801	113,00	(16.495)	(99,14)
BINTER CANARIAS	13.183	79,23	10.780	64,79	2.403	14,44
BINTER MEDITERRANEO	3.301	19,84	2.074	12,46	1.227	7,37
GRUPO NACIONAL	492.563	2.960,36	514.469	3.092,02	(21.906)	(131,66)

La distribución de ingresos de pasaje por redes es como sigue:

	1999		1998		DIF. S/A.A.	% S/A.A.
	MILLONES DE PSETAS	MILLONES DE €	MILLONES DE PSETAS	MILLONES DE €		
PUENTE AEREO	26.009	156,32	24.077	144,71	1.932	11,61
PENINSULA-CANARIAS	45.179	271,53	43.075	258,89	2.104	12,64
INTERCANARIAS	13.064	78,52	10.699	64,30	2.365	14,22
RESTO DOMESTICO	111.354	669,25	115.235	692,58	(3.881)	(23,33)
TOTAL ESPAÑA	195.606	1.175,62	193.086	1.160,47	2.520	15,15
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	9.012	54,16	8.606	51,72	406	2,44
PAISES U.E.	140.050	841,72	147.336	885,51	(7.286)	(43,79)
PAISES NO U.E.	10.043	60,36	12.593	75,69	(2.550)	(15,33)
TOTAL EUROPA	159.105	956,24	168.535	1.012,92	(9.430)	(56,68)
ATLANTICO NORTE	43.345	260,51	33.507	201,38	9.838	59,13
ATLANTICO MEDIO	56.018	336,68	52.752	317,05	3.266	19,63
ATLANTICO SUR	32.835	197,34	34.760	208,91	(1.925)	(11,57)
TOTAL ATLANTICO	132.198	794,53	121.019	727,34	11.179	67,19
AFRICA SUR	2.860	17,19	1.747	10,50	1.113	6,69
EXTREMO ORIENTE	-	-	9.403	56,51	(9.403)	(56,51)
CHARTER	2.794	16,79	20.679	124,28	(17.885)	(107,49)
GRUPO NACIONAL	492.563	2.960,36	514.469	3.092,02	(21.906)	(131,66)



El aumento de demanda en el mercado atlántico (19%) se ha visto acompañado de una reducción fortísima del yield en términos brutos (8,2%), aunque finalmente se ha producido un incremento de los ingresos de esta red del 9,2%. Este incremento ha compensado la caída de los anteriores mercados.

Es importante señalar que la red de Japón, que aportaba más de 9.000 millones de pesetas (más de €54 millones) se ha dejado de operar, y que el tráfico chárter del Grupo se ha decrementado por el cese de actividad de Viva Air, lo que ha impactado en los ingresos en casi 18.000 millones de pesetas (más de €107 millones).

- 3 -

RESUMEN POR ÁREAS DE GESTIÓN DE FILIALES

3.1. AVIACO

Hay que destacar la integración de la plantilla de la compañía Aviaco en IBERIA L.A.E., tras la celebración de la Junta General de Accionistas de Aviaco, y una vez acordada con los colectivos de trabajadores de ambas empresas, desde el 1 de septiembre de 1999.

Durante 1999 se firmaron los acuerdos de integración en IBERIA L.A.E. de los distintos colectivos de trabajadores de Aviaco. En junio se llegó a un acuerdo con los pilotos, en julio con las Tripulaciones de Cabina de Pasaje, que se incorporaron al escalafón único de IBERIA L.A.E., formalizándose en agosto el acuerdo con el personal de tierra.

Con la fusión jurídico-mercantil de la compañía, que se realizará en el año 2000, culminará un proceso que se inició en octubre de 1997, cuando se puso en marcha la unificación de la red, el programa y la comercialización de ambas compañías.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

AVIACO	1999	1998	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
H.B. TOTALES *	52.300	86.685	(34.385)	39,7
R.DOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	3.938	4.092	(154)	(3,7)
R.DOS. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	23,67	24,59	0,93	(3,7)
R.N.D.I. (M. PTAS.)	17.590	2.414	15.176	628,8
R.N.D.I. (€ MILLONES)	105,72	14,51	91,21	628,8
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	985	1.719	(734)	(42,7)

(*) Integrada en IBERIA L.A.E. desde septiembre.

3.2. BINTER CANARIAS

Durante 1999 se produjo una variación importante en el mercado del transporte interinsular canario, pues en enero se produjo la retirada del principal competidor en el mercado aéreo, Canarias Regional, dejando una cuota en torno al 12% (mayormente en las rutas LPA-ACE, TFN-ACE y TFN-SPC). Por otro lado, se ha ido afianzando la competencia de empresas más pequeñas de ámbito regional fundamentalmente Atlantic Airways.



Mayor desarrollo ha tenido la competencia marítima tanto cualitativa como cuantitativamente. En lo cualitativo se ha revolucionado el modo de transporte masivo con la introducción de buques rápidos (fast ferries); operando Fred Olsen y Naviera Armas en tramos como LPA-TFN y TFS-GMZ, siendo. El mercado global es de unos 5,5 millones de pasajeros al año. El mercado marítimo se reparte unos 3,5 millones de pasajeros mientras que el aéreo los 2 millones de pasajeros restantes.

El mercado aéreo ha crecido con respecto a 1998 principalmente por el incremento del porcentaje de subvención al residente (a nivel interinsular), y en lo que respecta a Binter Canarias, además el incremento se ha producido por la ya mencionada retirada del principal competidor. El incremento de la demanda ha sido del 18,9%, llegándose a la cifra de 1.924.680 pasajeros. Los tramos que más han crecido son aquellos donde la competencia ha dejado de operar tales como LPA-ACE, TFN-ACE, SPC-TFN y por el contrario, LPA-TFN es el tramo con menor crecimiento, tan sólo un 4,7%, debido a la excesiva oferta marítima que se ha puesto.

Al quedar el mercado aéreo sin competidores importantes (350.000 asientos menos) y con la tendencia creciente de la demanda por el abaratamiento del coste de los billetes debido a la subvención, se tuvo que ampliar la flota de ATR-72 en dos aviones más. La flota actual, al 31 de diciembre de 1999, la constituyen 11 aviones ATR-72: 7 en propiedad, 3 en leasing operativo, y 1 en arrendamiento financiero.

En el mes de noviembre de 1999 la SEPI autorizó la venta de Binter Canarias a un consorcio de cajas de ahorros y empresas canarias, por un precio de 5.500 millones, operación no culminada al cierre del ejercicio.

A continuación se detallan las principales magnitudes de la compañía:

BINTER CANARIAS				
	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	428	373	55	14,7
PKT's (MILL.)	336	270	66	24,4
L.F. (%)	78,5	72,5	6,0	8,3
YIELD (PTAS./PKT)	39,2	39,6	(0,4)	(1,0)
YIELD (CENT. €/PKT)	23,56	23,62	(0,06)	(0,3)
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	13.183	10.699	2.484	23,2
INGRESOS PASAJE (€ MILLONES)	79,23	64,30	14,93	23,2
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	1.829	813	1.016	125,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	11,00	4,89	6,11	125,0
R.N.D.I. (M. PTAS.)	1.563	1.268	(295)	(23,2)
R.N.D.I. (€ MILLONES)	9,39	7,62	(1,77)	(23,2)
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	335	304	31	10,2

3.3. BINTER MEDITERRANEO

En 1999, Binter Mediterráneo ha incrementado mucho su actividad, y por primera vez en su historia presenta resultados de explotación positivos.

La oferta (medida en AKO's) ha crecido un 36% respecto a 1998, con aumento del número de frecuencias semanales en los vuelos que unen Melilla con Almería, Málaga y Madrid, y abandonando desde el 30 de Septiembre la línea Málaga-Alicante, por su baja ocupación. Para ello ha recuperado dos aviones que tenía cedidos a Austral, con lo que su flota actual está compuesta por cinco CN-235.

El coeficiente de ocupación medio creció casi nueve puntos, y el número de pasajeros transportados ha superado los 300.000 (un 57% más que el año anterior).

Como resultado de lo anterior, Binter Mediterráneo mejoró su margen de explotación en 378 millones de pesetas (€2,27 millones) este año, gracias al fuerte aumento de los ingresos de pasaje (casi un 60% respecto a 1998).

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

BINTER MEDITERRANEO

	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	96	71	25	36,0
PKT's (MILL.)	68	46	22	46,7
L.F. (%)	70,7	65,6	5,1	7,7
YIELD (PTAS./PKT)	48,7	44,7	4,0	8,9
YIELD (CENT. €/PKT)	29,27	26,86	2,41	8,9
INGRESOS PASAJE (M. PTAS.)	3.301	2.065	1.236	59,8
INGRESOS PASAJE (€ MILLONES)	19,84	12,41	7,43	59,8
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	100	(278)	378	-
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	0,60	(1,67)	2,27	-
R.N.D.I. (M. PTAS.)	161	(397)	612	-
R.N.D.I. (€ MILLONES)	0,97	2,39	3,36	-
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	67	55	12	22,5

3.4. VIVA AIR

Tras su cese de operaciones aéreas el 30 de abril, se ha constituido como empresa de mantenimiento, y presta servicios a flotas de otras compañías (Air Europa, Seven Air, Air Global, etc.) en su base de Palma de Mallorca.

De este cese se desprende una actividad coyuntural para la compañía que ha sido la de alquilar la flota propia hasta la finalización del proceso de venta. De los nueve aviones B-737 que operaban en 1998, dos de los cinco que estaban en arrendamiento operativo fueron devueltos a su propietario (ILFC) y los otros tres fueron subarrendados a otras compañías (2 a AERIS y 1 a Seven Air). Los dos aviones que eran propiedad de VIVA fueron alquilados a Air Europa hasta septiembre y octubre.



Y los otros dos B-737 que estaban en arrendamiento financiero también fueron alquilados a Air Europa por distintos períodos a la espera de su venta.

La venta de los cuatro aviones (dos en propiedad y dos en leasing financiero) se formalizó en diciembre de 1999, (aunque la entrega y pago se producirán durante los dos primeros meses del año 2000) con la compañía General Electric Capital Aviation Service.

Parte del personal de VIVA se incorporó a IBERIA L.A.E. con efectividad 1 de mayo de 1999.

Las pérdidas del ejercicio de 1999 vienen marcadas por el proceso de cese de la actividad. Está previsto un equilibrio inicial en los resultados del área hasta la consolidación de su presencia en el mercado de mantenimiento; a partir de entonces se esperan resultados positivos.

VIVA AIR

	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
HORAS BLOQUE	4.602	29.657	(25.055)	(84,5)
INGRESOS MEDIO/H.B. (PTAS.)	522.395	648.923	(126.528)	(19,5)
INGRESOS MEDIO/H.B. (€)	3.139,66	3.900,11	(760,45)	(19,5)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(2.709)	(1.020)	(1.689)	(165,6)
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	(16,28)	(6,13)	(10,15)	(165,6)
R.N.D.I. (M. PTAS.)	(2.765)	(1.114)	(1.652)	(148,3)
R.N.D.I. (€ MILLONES)	(16,62)	(6,70)	(9,92)	(148,3)
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	194	430	(236)	(51,3)

3.5. SAVIA

Respecto a la actividad de SAVIA, S.A. el número de terminales instaladas en las agencias de viaje se ha incrementado en un 24,2% pasando de 11.392 terminales instalados en 1998 a 14.150 en 1999. Respecto a las oficinas conectadas al sistema, a finales de 1998 había 4.317 y en diciembre de 1999, 5.000 experimentando un crecimiento del 15,8%. Las reservas aéreas realizadas en 1999 han ascendido a 23.363.108, con un crecimiento del 9,1%.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

SAVIA

	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	8.929	8.268	661	8,0
INGR. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	53,66	49,69	3,97	8,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	633	428	205	438,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	3,80	2,57	1,23	48,0
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	67	54	13	23,0
R.N.D.I. (M. PTAS.)	319	238	81	33,9
R.N.D.I. (€ MILLONES)	1,92	1,43	0,49	33,9

3.6. IBER-SWISS CATERING

El primero de enero de 1999 inició su actividad el nuevo centro de catering de Barcelona cuya incorporación a la actividad de la empresa ha supuesto un incremento en el número de bandejas del 21 % y del 45 % en el número de vuelos atendidos.

Los problemas derivados de la puesta en operación de este centro, han impactado en los resultados de la compañía, afectando a la reducción de los resultados de explotación de 179 M. Ptas. en el ejercicio.

Cabe destacar la buena marcha de los centros de Madrid y Málaga y el gran esfuerzo realizado por éste último el cual a pesar de no contar con la actividad de VIVA AIR que suponía un 22 % de sus ingresos, ha terminado el ejercicio con resultados ligeramente por encima del presupuesto.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

IBER-SWISS CATERING

	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
PRODUCCIÓN BANDEJAS (MILES)	10.991	8.367	2.624	31,4
SERVICIOS HANDLING (UNIDADES)	129.507	97.534	31.973	32,8
PLANTILLA MEDIA	1.361	1.076	285	26,5
BANDEJAS/EMPLEADO	8.078	7.779	299	3,8
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	9.697	7.635	2.062	27,0
INGR. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	58,28	45,89	12,39	27,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	219	397	(178)	(45,1)
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILLONES)	1,31	2,39	(1,08)	(45,1)
R.N.D.I. (M. PTAS.)	122	265	(143)	(53,8)
R.N.D.I. (€ MILLONES)	0,73	1,59	(0,86)	(53,8)

3.7. CACESA

Las ventas totales del ejercicio 1999 ascendieron a 4.146 millones de pesetas experimentando un incremento del 10,6% sobre las del ejercicio 1998.

El producto Ibexpress, con unas ventas de 1.642 millones de pesetas ha experimentado un incremento sobre el año anterior de casi el 30%, aunque en volumen medido en kilos el aumento ha sido aproximadamente del 68%.

Han crecido todas las modalidades del producto, destacando el aeropuerto/aeropuerto con un 67% y el Ibexpress Internacional con un 44%, ambas medidas en facturación bruta. En el Ibexpress Internacional se ha iniciado la explotación del tráfico América-España. suscribiendo contratos con socios en México y Santo Domingo.



Se ha continuado desarrollando la Red Internacional en los países de Latinoamérica, ampliando la acción comercial propia en esos países.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

CACESA				
	1999	1998	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
INGRESOS IBEXPRESS (M. PTAS.)	1.642	1.264	378	29,9
INGRESOS IBEXPRESS (€ MILL.)	9,87	7,60	2,27	29,9
INGR. IBERTRAS AÉREO (M. PTAS.)	2.029	2.039	(10)	(0,5)
INGR. IBERTRAS AÉREO (€ MILL.)	12,19	12,25	(0,06)	(0,5)
INGR. IBERTRAS MARÍTIMO (M. PTAS.)	78	83	(5)	(6,8)
INGR. IBERTRAS MARÍTIMO (€ MILL.)	0,47	0,50	0,03	(6,8)
PLANTILLA EQUIVALENTE	120	123	(3)	(2,1)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	97	74	23	31,8
RTDO. EXPLOTACIÓN (€ MILL.)	0,58	0,44	0,14	31,8
R.N.D.I. (M. PTAS.)	64	52	12	24,0
R.N.D.I. (€ MILLONES)	0,38	0,31	0,07	24,0

3.8. VIVA TOURS

El objetivo de Viva Tours ha sido convertirse en el mayor tour operador del mercado turístico español. De hecho, ha empezado a operar en la temporada de verano de 1999 (concretamente en el mes de mayo), y ya es la empresa que más paquetes vacacionales ha vendido (127.078), ascendiendo su volumen de facturación a 11.421 millones de pesetas (€68,64 millones) en este ejercicio. Viva Tours ha vendido dentro de estos paquetes 475.000 trayectos de avión, lo que ha contribuido notablemente a la generación de tráfico de IBERIA.

- 4 -

RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31 de diciembre de 1999 en operación de pasaje, es la que se muestra en el cuadro siguiente:



FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICIÓN

TIPO DE FLOTA	IBERIA	BINTER CANARIAS	BINTER MEDITERRANEO	TOTAL OPERADA	WET
B-727*	23	-	-	23	-
B-737	-	-	-	-	3
B-747	7	-	-	7	2
B-757	15	-	-	15	6
B-767	2	-	-	2	-
A-300	6	-	-	6	-
A-320	32	-	-	32	-
A-321	2	-	-	2	-
A-340	9	-	-	9	-
DC-9*	18	-	-	18	-
DC-10*	5	-	-	5	-
MD-87	24	-	-	24	-
MD-88	13	-	-	13	-
CN-235	-	-	5	5	-
ATR-72	-	11	-	11	-
TOTAL*	156	11	5	172	11

* No se tiene en cuenta la flota inactiva: 8 DC-9, 4 B-727 y 1 DC-10.
 NOTA: Adicionalmente están contratadas las bodegas de tres cargueros 2 DC-8 y de 1 B-747.

Esta situación es consecuencia de los siguientes cambios experimentados durante 1999:

INCORPORACIONES

- 2 A-321 en propiedad
- 19 DC-9 de Aviaco se transfieren a IBERIA en propiedad
- 1 MD-87 de Aviaco se transfiere a IBERIA en propiedad (vendido previamente en mayo)
- 13 MD-88 de Aviaco se transfieren a IBERIA en propiedad
- 4 A-320 en arrendamiento operativo
- 6 A-320 en leasing financiero
- 1 A-340 en arrendamiento operativo
- 8 B-757 en arrendamiento operativo
- 2 B-767 en arrendamiento operativo
- BC: 1 ATR-72 en arrendamiento operativo y 1 en propiedad desde diciembre
- BM: recupera 2 CN-235 cedidos en alquiler a Austral.

RETIROS

- Venta 1 B-727 en propiedad.
- Viva Air dejó de operar en abril (2 B-737 en propiedad y 2 B-737 en leasing financiero), vendiéndose su flota y rescindiéndose los contratos de los aviones que operaba de los que no era propietario.
- Venta 1 MD-87 de IBERIA a Aviaco en mayo.

WET

- Se operan 3 B-737 y 6 B-757 en wet-lease a Air Europa
- Se operan 2 B-747 en wet-lease a Air Atlanta.

La utilización de la flota del Grupo Nacional, medida en términos de horas bloque/avión/día, es la siguiente:

FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACION		
	1999	1998
B-727	4,8	5,0
B-737 (VIVA)	4,5	8,4
B-747	11,9	10,5
B-747M	8,7	7,9
B-757	7,1	7,6
B-767	11,4	-
DC-8 (CARGUERO)	-	5,4
DC-9	5,5	6,6
DC-10	10,9	10,6
MD-87	6,3	6,9
MD-88	7,6	7,8
A-300	7,2	6,4
A-320	7,3	7,0
A-321	7,9	-
A-340	13,4	10,3
CN-235 BINTER MEDITERRÁNEO	4,5	4,4
ATR-72 BINTER CANARIAS	6,4	6,2

4.2. PERSONAL

En el análisis comparativo de plantillas debe tenerse en cuenta que en septiembre de 1999 se ha producido el trasvase de personal de Aviaco a IBERIA.

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 1999 y 1998:

PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
IBERIA, L.A.E.	18.544	17.540	5.420	4.525	23.964	22.065
AVIACO	410	836	575	883	985	1.719
VIVA	76	235	53	195	129	430
BINTER CANARIAS	174	156	163	148	337	304
BINTER MEDITERRANEO	32	25	35	30	67	55
CAMPOS VELAZQUEZ	-	9	-	-	-	9
CACESA	120	122	-	-	120	122
IBER-SWISS	1.361	1.068	-	-	1.361	1.075
SAVIA	66	54	-	-	66	54
VIVA MANTENIMIENTO	61	-	-	-	61	-
GRUPO TRANSP. AEREO	20.844	20.045	6.246	5.781	27.090	25.833

PLANTILLA, FINAL EJERCICIO

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
IBERIA, L.A.E.	20.634	19.139	6.302	4.827	26.936	23.966
AVIACO	1	565	-	876	1	1.441
VIVA	-	237	-	177	-	414
BINTER CANARIAS	179	161	164	145	343	306
BINTER MEDITERRANEO	37	24	37	27	74	51
CAMPOS VELAZQUEZ	-	9	-	-	-	9
CACESA	121	121	-	-	121	121
IBER-SWISS	1.439	1.337	-	-	1.439	1.337
SAVIA	74	61	-	-	74	61
VIVA MANTENIMIENTO	91	-	-	-	91	-
GRUPO TRANSP. AEREO	22.576	21.654	6.503	6.052	29.079	27.706

- 5 -

RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO TRANSPORTE AÉREO

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION

El resultado total del ejercicio 1999 ha ascendido a 9.625 millones de pesetas (€57,85 millones) de beneficios, siendo su desagregación por Compañías la siguiente, en millones de pesetas:

POR COMPAÑÍAS	MILLONES DE PESETAS	
	1999	1998
IBERIA	5.477	47.979
AVIACO	3.938	4.092
VIVA	(2.709)	(1.020)
BINTER CANARIAS	1.829	813
BINTER MEDITERRANEO	100	(278)
CACESA	97	74
CARGOSUR	(1)	100
SAVIA	633	428
IBERSWISS	219	398
CAMPOS VELAZQUEZ	42	(88)
GRUPO TRANSPORTE AEREO	9.625	52.461

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:

CUENTA DE EXPLOTACION

MILLONES DE PÉSETOS - MILLONES DE €

	1999		1998		% VAR.
INGRESOS DE EXPLOTACION					
PASAJE	506.498	3.044,11	529.757	3.183,90	(4,4)
CARGA Y EXCESO EQUIPAJE	37.949	228,08	39.320	236,32	(3,5)
HANDLING	39.262	235,97	39.530	237,58	(0,7)
MATERIAL	18.992	114,14	18.712	112,46	1,5
COMISIONES DE VENTA	11.454	68,84	10.001	60,11	14,5
VENTAS DE MAYORDOMÍA	3.289	19,77	3.870	23,26	(15,0)
OTROS ING. EXPLOTACIÓN	28.886	173,61	23.639	142,07	22,2
	646.330	3.884,52	664.829	3.995,70	(2,8)
GASTOS DE EXPLOTACION					
COMBUSTIBLE	61.565	370,01	58.465	351,38	5,3
PERSONAL	209.981	1.262,01	197.043	1.184,25	6,6
SERVICIOS DE TRÁFICO	53.270	320,16	51.638	310,35	3,2
SERVICIO A BORDO	10.496	63,08	12.070	72,54	(13,0)
COMERCIALES	71.371	428,95	73.742	443,20	(3,2)
TASAS DE NAVEGACIÓN	28.408	170,74	27.970	168,10	1,6
MANTENIMIENTO FLOTA	49.410	296,96	40.484	243,31	22,1
ALQUILER DE FLOTA	50.142	301,36	45.997	276,45	9,0
AMORTIZACIONES	27.138	163,10	26.327	158,23	3,1
SISTEMA DE RESERVAS	14.664	88,13	14.990	90,09	(2,2)
CÁNONES	3.610	21,70	5.259	31,61	(31,4)
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	56.650	340,47	58.383	350,89	(3,0)
	636.705	3.826,67	612.368	3.680,41	4,0
RESULTADO DE EXPLOTACION	9.625	57,85	52.461	315,30	(81,7)

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

A) INGRESOS DE EXPLOTACION GRUPO DE TRANSPORTE AEREO

Los ingresos de explotación se reducen un 2,8%. 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 decremento en los ingresos de pasaje, 23.256 millones de pesetas (€139,77 millones) se desglosa según el detalle siguiente:

	VAR. INGR. ACTIVIDAD S / 1998	CAUSA DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLE S / 1998
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS*	
IBERIA, L.A.E.	(7.622)	(27.815)	17.340	2.853	(1.281)	(8.903)
AVIACO (CHARTER)	(1.419)	78	(1.497)	-	(158)	(1.577)
VIVA	(16.496)	(634)	(15.862)	-	(41)	(16.537)
BINTER CANARIAS	2.403	19	2.384	-	98	2.501
BINTER MEDITERRANEO	1.228	274	954	-	32	1.260
GRUPO NACIONAL	(21.906)	(28.078)	3.319	2.853	(1.350)	(23.256)

* En el apartado "otros" se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes, así como las diferencias por regularización de BPU.

La diferencia por volumen se debe a la disminución de la demanda, de un 3% en términos de pasajeros y equilibrada en términos de PKT's al haber crecido más la actividad en el tráfico de largo radio, con mayor peso de la etapa. 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 2,8% respecto a la venta de clases económicas y las políticas comerciales de mejora del yield (rediseños tarifarios, herramientas informáticas de gestión de ingresos, etc.), siendo el principal impacto la disminución generalizada de los precios por el exceso de oferta en los mercados y el deterioro de yield producidos por el crecimiento en la red de largo y el consiguiente alargamiento de etapa, que explica aproximadamente un tercio de la variación total.

Por último, la variación por paridad recoge principalmente la fluctuación del dólar frente a su cotización media en 1998, con una variación media anual del 2,8%.

CARGA

Los ingresos se decrecientan un 3,5%, esto es, 1.371 millones de pesetas (€8,24 millones), variación que se debe principalmente a la reducción del yield (4,7%) debido principalmente a la presión ejercida sobre los precios por el exceso de oferta en los mercados transatlánticos derivada de la recolocación de flota procedente del mercado asiático y al deterioro de las economías sudamericanas, cuya crisis ha afectado a los ingresos de estas redes.

HANDLING

El decremento registrado se debe principalmente a que el aumento de la actividad de terceros (5,4%), básicamente Air Nostrum y compañías nacionales, se ha visto más que compensado por una disminución del ingreso unitario, principalmente terceros nacionales, precios establecidos para defender cuota de mercado.

MATERIAL

Los ingresos de mantenimiento se incrementaron mínimamente, a nivel consolidado, en 280 millones de pesetas (€1,68 millones), trabajos los cuales han sido en algunos casos realizados con horas subcontratadas.

COMERCIALES

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 1.453 millones de pesetas (€8,73 millones), básicamente por facturación relativa a venta de billetes dentro de la cooperación oneworld y a la creciente actividad de Air Nostrum.

OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN Y VENTAS DE MAYORDOMÍA

Es importante señalar la disminución de las ventas a bordo y otros ingresos de mayordomía con motivo de la desaparición de los duty free en todos los países del entorno de la U.E. y por tanto de las ventas en dichos vuelos intraeuropeos, con un impacto valorado en 581 millones de pesetas (€3,5 millones), lo que ha sido compensado por el incremento de las ventas de otras filiales.

B) GASTOS DE EXPLOTACION

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 4,0% (24.336 millones de pesetas -€146,26 millones-). Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento de los costes de combustible, por el alquiler de aviones originado en las operaciones de leasing de nueva flota, por el incremento de los costes de mantenimiento, el coste de la tasa de aproximación (aunque compensado por la desaparición de la actividad de VIVA) y el aumento de los costes del personal (por 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 aumentado un 5,3% respecto al de 1998 (3.100 millones de pesetas) (€18,63 millones), debido principalmente al incremento del precio puro de combustible así como a la apreciación del dólar del 2,8%. El coste en pesetas por HB se incrementó un 4,9%, pues las horas bloque han sido prácticamente las mismas que en 1998, lo que no ha podido ser compensado con el ahorro que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible.

El detalle de los diversos efectos se muestra a continuación:

ANALISIS VARIACIONES

	MILL. PTAS.	€ MILL.
PRECIO	(2.412)	(14,49)
VOLUMEN	3.373	20,27
PARIDAD	2.195	13,19
CONSUMO/AKO	(56)	(0,34)
TOTAL	3.100	18,63

PERSONAL

El coste de personal ha crecido un 6,6% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

- Incremento neto de plantillas directas, básicamente tripulaciones, y de personal de tierra, en servicios de atención de incidencias, dentro del área de handling.
- Incremento salarial del convenio.
- Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social.

SERVICIOS DE TRÁFICO Y SERVICIO A BORDO

La variación en el concepto de servicios de tráfico (3,2%) ha sido pareja al incremento de actividad del Grupo (un 2,2% en términos de despegues). En lo relativo al coste del servicio a bordo, que incluye los costes ligados al pasajero, su disminución (13%) está relacionada con el decremento de los pasajeros transportados y por ahorros derivados de la renegociación de contratos por absorción de la actividad de filiales.

Las desviaciones más importantes se han producido en el coste de los hoteles para tripulaciones (19,3%) y los costes derivados de viajes interrumpidos, debido a la pérdida de calidad en los parámetros de nuestra operación.

COMERCIALES (COMISIONES, SOBRECACIONES Y PUBLICIDAD)

El decremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, justifica la disminución de gastos comerciales; pero además el coste comercial respecto a ingresos de tráfico se ha decrementado un 1,3%, debido a que las comisiones siguen reduciéndose en relación a los ingresos de pasaje (7,5%), por extensión del sistema de tarifas netas de comisión (TNM) y a la disminución de las sobrecomisiones, y porque la incorporación de nuevos sistemas de venta directa han reducido el coste de los intermediarios de distribución.

Como efecto de las medidas tomadas en el Plan Director, en este ejercicio se puede valorar el impacto de la implementación en el territorio doméstico del Plan Valor 98 para agencias nacionales, que ha permitido reducir los costes comerciales mediante una gestión comercial mucho más basada en la incentivación de las agencias; no obstante han aumentado los gastos de publicidad en 322 millones de pesetas (€1,94 millones) y los de promoción en 2.219 millones de pesetas (€13,34 millones) (más del 13%), debido a una importante ofensiva comercial.

TASAS DE NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento neto del 1,6% (438 millones de pesetas) (€2,63 millones), básicamente debido al incremento de actividad medida en despegues (2,2%), valorada en 2.552 millones de pesetas (€15,33 millones), y al impacto de la tasa de aproximación como consecuencia de la desaparición del segundo tramo de descuento (2.085 millones de pesetas -€12,53 millones-), y en menor medida por el incremento anual de las tarifas de Eurocontrol, lo que ha sido compensado, por la desaparición de Viva Air (1.619 millones de pesetas -€9,73 millones-) y por los ahorros derivados de la modificación de los pesos máximos al despegue autorizados.

MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto se incrementa en 8.926 millones de pesetas (€53,65 millones) debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y a la subcontratación del mantenimiento de motores, efecto parcialmente reflejado en los ingresos facturados a terceros.

ALQUILER DE FLOTA

Se ha producido un incremento de 4.145 millones de pesetas (€24,91 millones) en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo por las nuevas incorporaciones de flota: A-340 (1.568 millones de pesetas -€9,42 millones-), A-320 (1.015 millones de pesetas -€6,1 millones-), B-757

(1.893 millones de pesetas - €11,38 millones-), y otras flotas, con un impacto total de 4.491 millones de pesetas (€27,0 millones).

- Un coste superior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta (cifrado en 1.022 millones de pesetas - €6,14 millones-) y con Air Europa (valorado en 3.648 millones de pesetas - €21,92 millones-).

- Un menor impacto o ahorro en la cobertura del riesgo cambiario de las operaciones antedichas (2.088 millones de pesetas - €12,55 millones-).

- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han incrementado en 651 millones de pesetas (€3,91 millones), principalmente por el coste de la flota carguera alquilada a Cygnus.

AMORTIZACIONES

En este capítulo se produce un pequeño incremento del gasto de 811 millones de pesetas (€4,87 millones) (3,1%).

SISTEMAS DE RESERVAS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

- Se ha producido una disminución del gasto de 326 millones de pesetas (€1,96 millones) (2,2%), por reducción del precio de facturación de Amadeus.

- Los cánones disminuyen en 1.649 millones de pesetas (€9,91 millones), por la desaparición de las tasas antes soportadas como gasto, hoy pagadas como suplido, así como por la reducción de costes de aplicaciones informáticas.

- Otros gastos de explotación se reducen 1.733 millones de pesetas (€10,42 millones) dentro de las medidas de reducción de gastos generales incorporados en el Plan Director.

5.2. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS GRUPO TRANSPORTE AEREO

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

MILLONES DE PESETAS - MILLONES DE €

	1999		1998	
RESULTADO DE EXPLOTACION	9.625	57,85	52.461	315,30
INGRESOS FINANCIEROS	14.521	87,27	7.341	44,12
GASTOS FINANCIEROS	(7.320)	(43,99)	(6.580)	(39,55)
DOTACIÓN FONDO PENSIONES	(2.911)	(17,50)	(3.472)	(20,87)
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	18.377	110,45	6.572	39,50
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(16.094)	(96,73)	(8.851)	(53,20)
RESULTADOS FINANCIEROS	6.573	39,50	(4.990)	(30,00)
RESULTADOS CARTERA VALORES	(4.311)	(25,91)	(602)	(3,62)
AMORTIZACION FONDO COMERCIO	(1.100)	(6,61)	(183)	(1,10)
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	20.295	121,98	19.282	115,89
R.N.A.I.	31.082	186,81	65.967	396,47
IMPUESTOS	(5.486)	(32,98)	(12.796)	(76,91)
RESULTADO ANTES DE MINORITARIOS	25.596	153,83	53.171	319,56
RESULTADO ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	(130)	(0,78)	(146)	(0,88)
RESULTADO SOCIEDAD DOMINANTE	25.466	153,05	53.024	318,69



**ORDEN DEL DIA DE LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS
DE IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., A CELEBRAR EL DIA
12 DE JUNIO DE 2000.**

1

Aprobación de las Cuentas Anuales (Balance, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, y Memoria) e Informe de Gestión de la Compañía y del consolidado del Grupo, correspondientes al ejercicio de 1999.

2

Acuerdo de aplicación del resultado del ejercicio de 1999 de la Compañía.

3

Aprobación de la gestión del Consejo de Administración de la Compañía, correspondiente al ejercicio de 1999.

4

Aprobación de los acuerdos necesarios para alcanzar la fusión por absorción de AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. (AVIACO), como absorbida en IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., como absorbente, con disolución sin liquidación de la Sociedad absorbida y con aprobación asimismo del Proyecto de Fusión previa información de los Administradores sobre cualquier modificación importante del activo o del pasivo de la Sociedad, acaecida entre la fecha de redacción del Proyecto de Fusión y la de reunión de la Junta General; y consiguiente ampliación de capital en IBERIA, con la correspondiente modificación de los artículos 5º y 6º de los Estatutos Sociales, por el importe especificado en el Proyecto de Fusión, es decir en la cantidad de 42.805,62 euros, emitiendo 54.879 nuevas acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una de la serie A y con las mismas características y derechos que las acciones existentes, para su suscripción exclusiva por parte de los accionistas minoritarios de AVIACO de conformidad con lo establecido en el artículo 159.2 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, no existiendo en consecuencia derecho de suscripción preferente.

5

Reelección de los Auditores de Cuentas de la Sociedad y de su Grupo Consolidado.

6

Delegación de facultades.