



ARTHUR ANDERSEN

Iberia, Líneas Aéreas de España

Cuentas Anuales e Informe de Gestión
del ejercicio 2000
junto con el informe de auditoría

Comisión Nacional
del Mercado de Valores

REGISTRO DE ENTRADA

Nº 200119003 16 MAR 2001



C N M V

Registro de Auditorías

Emisores

Nº

6665



ARTHUR ANDERSEN

Raimundo 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 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 2000 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.

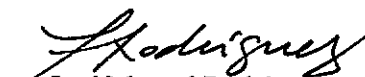
Los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2000, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2000. Con fecha 28 de abril de 2000 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 1999 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

Los Administradores de la Sociedad también han formulado las cuentas anuales del Grupo Iberia del ejercicio 2000. El efecto de la consolidación se expone en la Nota 4-e de la memoria.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2000 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 2000 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 2000 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 2000. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo, y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

ARTHUR ANDERSEN


José Manuel Rodríguez

12 de marzo de 2001

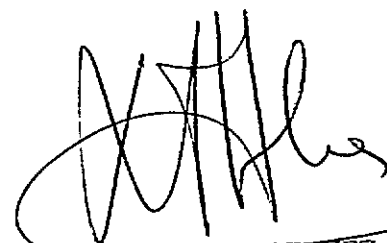
Iberia, Líneas Aéreas de España

Cuentas Anuales e
Informe de Gestión
del Ejercicio 2000

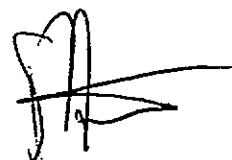


BALANCE AL 31.12.2000 DE IBERIA, FORMULADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001

Firma de los Administradores:



XABIER DE IRALA ESTEVEZ



JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA

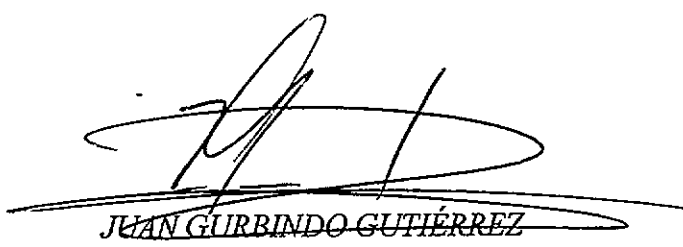


JORDI DAGÁ SANCHO

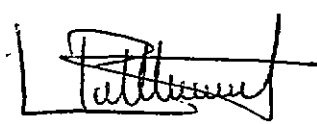
IBERIA Líneas Aéreas de España, S.A. - Vuelo 606 Madrid - Mag. Hoja 595, folio 14, tomo 32.



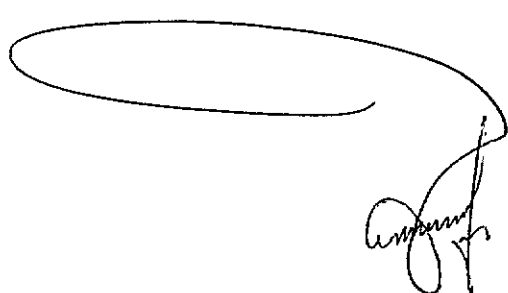
LORD GAREL-JONES



JUAN GURRINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA



ROGER PAUL MAYNARD

JORGE PONT SÁNCHEZ

ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

JUAN SERRADA HIERRO

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

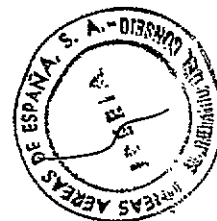
CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

DE LOS EJERCICIOS 2000 Y 1999

(Millones de Pesetas)

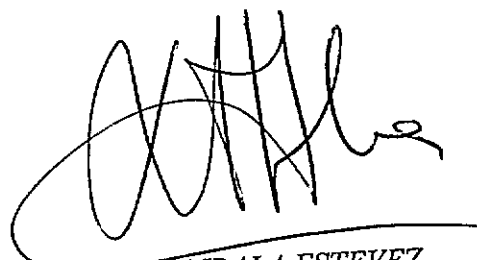
DEBE	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999	HABER	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999
GASTOS:			INGRESOS:		
Aprovisionamientos (Nota 16)	124.099	86.188	Importe neto de la cifra de negocios (Nota 16)	682.362	596.272
Gastos de personal (Nota 16)	211.416	187.170	Otros ingresos de explotación (Nota 16)	35.975	27.896
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	26.437	19.895			
Variación de las provisiones de tráfico	759	602			
Otros gastos de explotación (Nota 16)	349.570	324.538			
	712.281	618.491		718.337	623.968
Beneficios de explotación	6.056	5.477			
Gastos financieros y asimilados	11.103	8.264	Ingresos de participaciones en capital (Nota 7)	1.230	10.904
Variación de las provisiones de inversiones financieras (Nota 7)	1.198	-	Ingresos de otros valores negociables	2	9.397
Diferencias negativas de cambio	13.425	15.870	Otros intereses e ingresos asimilados	6.243	4.335
	25.726	24.124	Diferencias positivas de cambio	14.778	18.132
Resultados financieros positivos	-	18.644	Resultados financieros negativos	22.253	42.768
Beneficios de las actividades ordinarias	2.583	24.121		3.473	-
Variación de las provisiones de inmovilizado (Nota 7)	(3.260)	9.143	Beneficios en enajenación de inmovilizado (Notas 6 y 7)	66.383	543
Pérdidas procedentes del inmovilizado (Notas 6 y 7)	2.617	584	Ingresos extraordinarios (Nota 16)	6.901	14.808
Gastos extraordinarios (Notas 6, 7 y 16)	50.655	24.446	Ingresos y beneficios de otros ejercicios (Nota 16)	5.192	12.760
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	289	1.000			
	50.271	35.173		78.478	27.911
Resultados extraordinarios positivos	28.205	-	Resultados extraordinarios negativos	-	7.282
Beneficios antes de impuestos	30.788	16.859			
Impuesto sobre Sociedades (Nota 16)	937	807			
Beneficios del ejercicio	29.851	16.052			

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000



**CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS AL 31.12.2000 DE IBERIA FORMULADA
POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE
ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001.**

Firma de los Administradores:



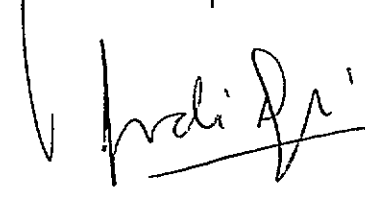
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA



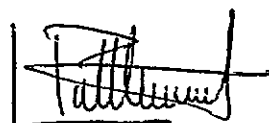
JORDI DAGÁ SANCHO



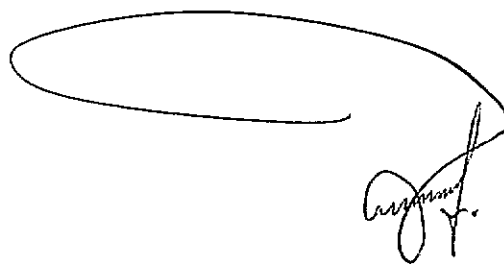
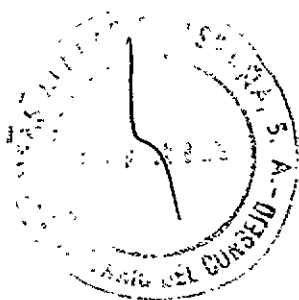
LORD GAREL-JONES



JUAN GURBINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Roger Paul Maynard".

ROGER PAUL MAYNARD

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jorge Pont Sánchez".

JORGE PONT SÁNCHEZ

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Esther Rituerto Martínez".

ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Juan Serrada Hierro".

JUAN SERRADA HIERRO

IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000 Y 1999
(Millones de Pesetas)

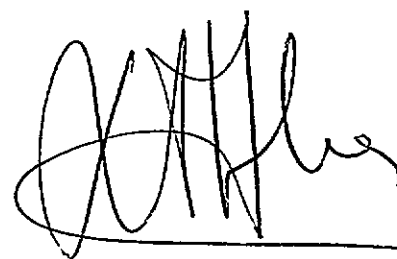
ACTIVO	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999	PASIVO	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999
INMOVILIZADO:			FONDOS PROPIOS (Nota 10):		
Gastos de establecimiento (Nota 4-a)	105	285	Capital suscrito	118.465	118.478
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 5)	57.304	53.290	Prima de emisión	15.049	15.049
Inmovilizaciones materiales (Nota 6)	289.465	282.070	Reserva de revalorización	6	-
Flota aérea-			Reserva legal	6.734	5.129
Costo	424.216	407.652	Reservas voluntarias	1.474	823
Amortizaciones y provisiones	(185.762)	(189.093)	Reserva de fusión	28	-
	224.454	218.459	Diferencias por ajuste del capital a euros	200	200
Otro inmovilizado material-			Pérdidas de ejercicios anteriores	-	(6.570)
Costo	181.034	158.801	Beneficios del ejercicio	29.851	16.052
Amortizaciones y provisiones	(95.992)	(95.300)	Total fondos propios	172.827	180.961
	65.042	63.501			
Inmovilizaciones financieras-			INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS		
Pedidos en empresas del Grupo y asociadas (Nota 12)	120.434	127.543	EJERCICIOS	5.323	2.503
Créditos a empresas del Grupo y asociadas (Nota 7)	44.469	99.226			
Empresas del Grupo deudoras a largo plazo (Nota 14)	4.263	33.525	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:		
Cartera de valores y otros créditos (Nota 7)	59.524	39.098	Provisiones para pensiones (Nota 4-i)	15.077	14.974
Provisiones (Nota 7)	(47.353)	(48.414)	Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 4-k)	69.102	50.549
Total inmovilizado	477.809	468.668	Provisión para grandes reparaciones	19.485	19.115
			Provisión para responsabilidades (Nota 11)	101.235	55.358
			Total provisiones para riesgos y gastos	204.899	140.994
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS			ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
EJERCICIOS (Nota 6)	18.792	16.153	Deudas con entidades de crédito (Nota 12)	91.078	99.794
			Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 14)	28.964	4.870
			Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidas	4	22
			Otras deudas	46	40
			Total acreedores a largo plazo	119.191	94.826
ACTIVO CIRCULANTE:			ACREEDORES A CORTO PLAZO:		
Existencias	18.780	10.235	Deudas con entidades de crédito (Nota 12)	18.980	56.982
Empresas del Grupo, deudoras (Nota 14)	6.930	12.353	Deudas con empresas del Grupo y asociadas (Nota 14)	8.633	77.409
Deudores (Nota 6)	74.951	72.784	Anticipos de clientes	142.827	111.467
Inversiones financieras temporales (Nota 9)	114.182	57.383	Deudas por compras o prestación de servicios	49.644	30.459
Tesorería	945	1.475	Remuneraciones pendientes de pago	93.193	90.990
Ajustes por periodificación	5.079	4.385	Otras deudas no comerciales (Nota 16)	18.234	16.704
Total activo circulante	217.837	196.385	Ajustes por periodificación	22.988	19.220
TOTAL ACTIVO	714.448	673.136	Total acreedores a corto plazo	116	50
			TOTAL PASIVO	714.448	673.136

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2000.

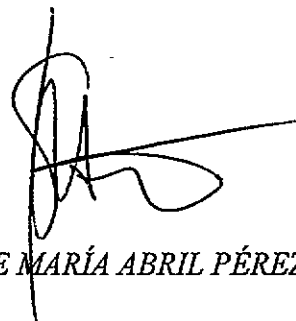


MEMORIA AL 31.12.2000 DE IBERIA FORMULADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001.

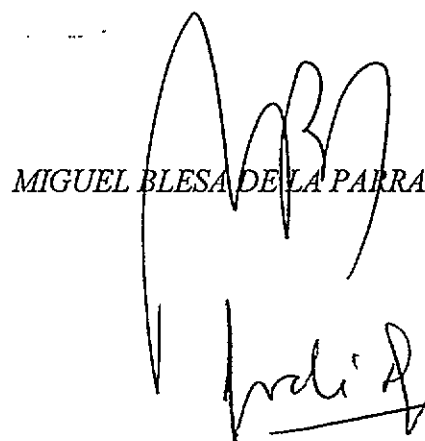
Firma de los Administradores:



XABIER DE IRALA ESTEVEZ

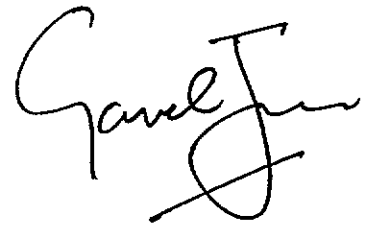


JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



MIGUEL BLESA DE LA PARRA

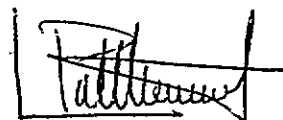
JORDI DAGÁ SANCHO



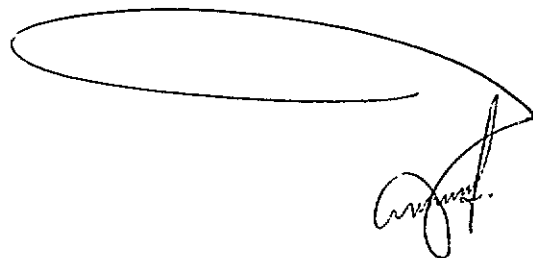
LORD GAREL-JONES



JUAN GURBINDO GUTIÉRREZ



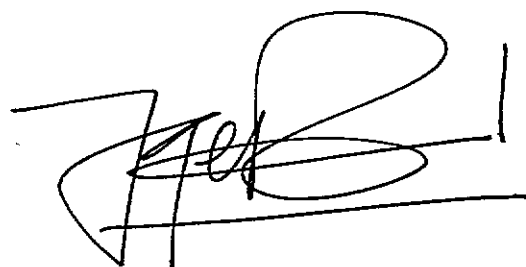
PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



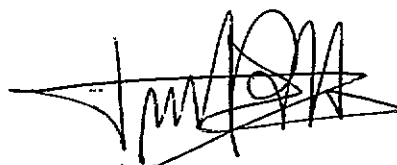
JUAN MASSÓ GAROLERA



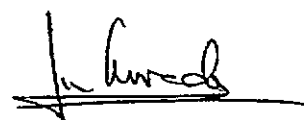
ROGER PAUL MAYNARD



JORGE PONT SÁNCHEZ



ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ



JUAN SERRADA HIERRO



Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Memoria del Ejercicio 2000

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 su 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. A partir de esta fecha, los contratos se han extinguido si bien han sido ampliados de forma expresa hasta que se adjudiquen los oportunos concursos.

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, Madrid.

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. Esta inversión le permite estar presente en un sector de enorme desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho de la alianza oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

En el ejercicio 2000 se ha producido la fusión por absorción de la filial Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente), mediante la disolución sin liquidación de la primera y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente, que adquiere por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida. A efectos contables se considera el 1 de febrero de 2000, como la fecha a partir de la cual, las operaciones realizadas por Aviación y Comercio, S.A. se entienden realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

En la Nota 19 de esta memoria se recoge la información requerida en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre del Impuesto sobre Sociedades en relación con la fusión.

Durante los primeros meses del año 2000, la Dirección del Grupo ha diseñado el Plan Director 2000-2003 que contiene la definición y alcance de las actuaciones a desarrollar durante el período señalado con el objetivo de alcanzar con éxito los siguientes objetivos estratégicos:

- Reforzar el liderazgo en los mercados principales.
- Mejorar la calidad y la relación con los clientes, especialmente con los más frecuentes.



- Liderar la evolución de las nuevas tecnologías en el sector.
- Desarrollar las alianzas.
- Dotar de autonomía a cada negocio para mejorar la competitividad.
- Utilizar eficientemente los activos disponibles.
- Reducir los costes unitarios e incrementar la productividad.
- Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
- Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
- Adaptar los procesos de planificación y seguimiento a la gestión del valor.

Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), accionista mayoritario de la Sociedad al 31 de diciembre de 2000 (véase Nota 10), tiene previsto realizar en abril de 2001 una Oferta Pública de Venta de la totalidad de las acciones de la Sociedad que posea a dicha fecha.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

Las cuentas anuales del ejercicio 2000 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 2000. 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.

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. se ha incluido en las Notas de esta memoria, la información de las adiciones aportadas por Aviación y Comercio, S.A., denominadas "Incorporaciones por fusión".

Para una mejor comparación de la información, en el balance de situación al 31 de diciembre de 1999 adjunto, se han incluido 1.720 millones de pesetas en el epígrafe "Deudores" que en las cuentas anuales del ejercicio 1999 aprobadas por la Junta General de Accionistas se encontraban registrados en el epígrafe "Existencias".

3. Distribución de resultados

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2000 realizada por los Administradores de la Sociedad es la siguiente:

	Millones de Pesetas
A reserva legal	2.985
A reservas voluntarias	19.407
A dividendos	7.459
Beneficios del ejercicio	29.851



4. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2000, 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 2000 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 adquirido ningún avión en régimen de arrendamiento financiero, en divisa distinta de la peseta y/o euro, ni en el ejercicio 2000 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 2000 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.

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 ha modificado 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" del balance de situación 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, A-300, A-319, 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.

El coste de reparación de los motores y de las reparaciones menores de las flotas anteriormente mencionadas, así como la totalidad de las reparaciones de las flotas B-727, DC-9, MD-87 y MD-88, 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:



	Años
Flota aérea	16 - 18
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
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

Como consecuencia de la adquisición de flota aérea e inmuebles a Aviación y Comercio, S.A. en 1999 y como consecuencia de la fusión, los años de vida útil de los elementos de inmovilizado material procedentes de esta sociedad son inferiores a los años indicados en este cuadro.

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 2000 de 4.876 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.

e) Participaciones en sociedades y otras inversiones financieras

1. Participaciones en sociedades del Grupo, asociadas y otras participaciones.

La Sociedad presenta su inversión en otras sociedades a su coste de adquisición, minorado, en su caso, por las necesarias provisiones para depreciación por el exceso del coste sobre su valor razonable al cierre del ejercicio que, en el caso de "Amadeus Group" y Touroperador Viva Tours, S.A., se ha determinado en función de sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 2000.

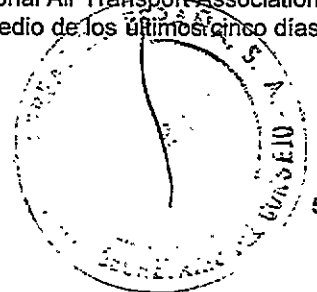
El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2000 supone un incremento de los activos de 36.133 millones de pesetas, un aumento de los beneficios del ejercicio de 3.623 millones de pesetas y un aumento de las reservas de 17.238 millones de pesetas.

2. Deuda pública e imposiciones a plazo.

La Sociedad contabiliza sus inversiones en deuda pública e imposiciones a plazo por su valor de coste y por el valor entregado, respectivamente. 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".

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 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.

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 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 2000, se ha efectuado un aumento neto del valor de la flota por importe de 491 millones de pesetas, aproximadamente, correspondiente a 500 millones de pesetas de aumento de coste y 9 millones de pesetas de aumento de la amortización acumulada.

g) Existencias

Las existencias, fundamentalmente material aeronáutico y combustible, 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 2000 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 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 2000 adjunto incluye una provisión de 7.187 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.

La cuenta "Provisiones para pensiones" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación adjunto recoge los pasivos devengados por estos conceptos al 31 de diciembre de 2000. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 2000 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 2000 adjunta por importe de 939 millones de pesetas y 606 millones de pesetas, respectivamente.

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. durante el ejercicio 2000 se han incorporado las provisiones para pensiones que mantenía Aviación y Comercio, S.A. al 31 de enero de 2000 por importe de 160 millones de pesetas.

Actualmente, la Dirección de la Sociedad está negociando con diversas entidades, la externalización del pasivo correspondiente de acuerdo con la legislación vigente, que asciende a 7.194 millones de pesetas, aproximadamente, al 31 de diciembre de 2000.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2000 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 generacionales españolas de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

j) Montepío de Previsión Social Loreto

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

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 2000, las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 3.555 millones de pesetas, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 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 2000. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 2000 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 2000 adjunta por importe de 6.901 millones de pesetas y 2.465 millones de pesetas, respectivamente.



Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A., durante el ejercicio 2000 se han incorporado las provisiones para obligaciones con el personal de vuelo en situación de reserva que mantenía Aviación y Comercio, S.A. el 31 de enero de 2000, por importe de 13.493 millones de pesetas.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2000 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 generacionales españolas de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

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, en este epígrafe se incluyen las provisiones por los costes estimados del plan de bajas actualmente en curso y del que se iniciará en los próximos meses.

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 2000 se liquidará en régimen de declaración consolidada.

n) Futuros y otros instrumentos similares

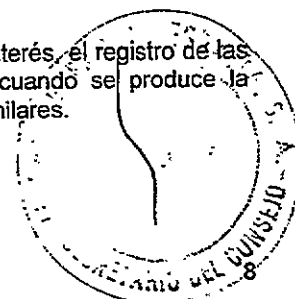
La Sociedad utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquéllas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales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

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

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

Las diferencias de cotización de futuros e instrumentos similares que se pongan de manifiesto a lo largo de la vida de 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 y las correspondientes a tipo de interés, 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 2000 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

	Millones de Pesetas			
	01-01-00	Adiciones y Dotaciones	Traspasos	31-12-00
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	68.781	12.200	(330)	80.651
Aplicaciones informáticas	2.876	1.520	26	4.422
Derechos de traspaso y otros	85	18	-	103
Amortizaciones	(13.452)	(4.077)	257	(17.272)
Valor neto	58.290			67.904

Aplicaciones informáticas

Las adiciones del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de investigación y desarrollo.

Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero

Durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha adquirido dos aviones A-321 en régimen de arrendamiento financiero por un importe de 11.707 millones de pesetas.

Estos dos aviones y sus motores fueron adquiridos en 1999. Durante el ejercicio 2000 han sido vendidos a un tercero, habiendo firmado con posterioridad contratos de arrendamiento financiero mediante los cuales se adquieren nuevamente. La Sociedad ha registrado estas adiciones por el mismo valor neto contable que tenían los mencionados aviones en el momento de su venta.

Las principales características de estos dos contratos de arrendamiento son las siguientes:

1. Vencimiento: 30 de marzo de 2009.
2. Intereses: mensuales.
3. Tipo de interés: EURIBOR + 0,55% y/o un tipo fijo de 6,185%.
4. Opción de compra: podrá hacerse efectiva en cualquier momento entre la firma del contrato y el 30 de marzo de 2002 y desde el quinto aniversario del contrato hasta la finalización del mismo. El precio de las opciones varía en función del momento en el que se pueden hacer efectivas.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2000, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variable, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:



	Millones de Pesetas
Precio de contado del inmovilizado adquirido, según contratos	80.902
Importe de las cuotas pagadas-	
En años anteriores	32.507
En el ejercicio	8.828
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre	65.419 (a)
Importe de las opciones de compra	25.808 (a)

(a) Estos importes incluyen 16.809 millones de pesetas al 31 de diciembre de 2000 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación.

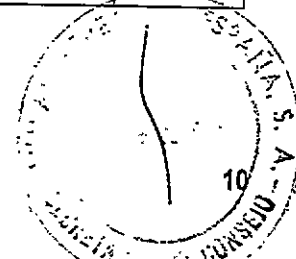
El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2000, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento en	Millones de Pesetas
2001	14.449
2002	12.508
2003	10.867
2004	14.475
2005-2009	38.928

6. Inmovilizaciones materiales

El movimiento habido durante el ejercicio 2000 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

Coste	Millones de Pesetas					
	01-01-00	Incorporaciones por Fusión	Adiciones	Retiros	Trasposos	31-12-00
Flota aérea	359.884	-	44.912	(36.788)	13.662	381.670
Anticipos de flota	47.678	-	28.432	(19.919)	(13.645)	42.546
	407.562	-	73.344	(56.707)	17	424.216
Otro inmovilizado material:						
Terrenos	529	-	-	-	-	529
Edificios y otras construcciones	27.706	257	90	(56)	8	28.005
Maquinaria, instalaciones y utillaje	61.381	959	4.256	(2.615)	379	64.360
Elementos de transporte	3.625	93	54	(174)	-	3.598
Mobiliario y enseres	3.177	176	419	(374)	4	3.402
Equipos para proceso de información	13.162	363	1.156	(4.779)	327	10.229
Repuestos para inmovilizado	39.268	2.253	13.732	(14.936)	-	40.317
Simuladores de vuelo	7.173	5	117	-	142	7.437
Inmovilizado en curso	2.880	6	3.705	(2.861)	(573)	3.157
	158.901	4.112	23.529	(25.795)	287	161.034



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 2000 corresponden a anticipos realizados en relación con treinta y cuatro aviones A-320, treinta y un aviones A-321 y siete aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de la Sociedad.

Asimismo, se han recuperado 9.406 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones B-757 que han entrado en operación en 2000. Adicionalmente, se han recuperado 10.513 millones de pesetas correspondientes a anticipos realizados por los tres aviones A-340 que han entrado en operación en 2000. Se han traspasado 13.591 millones de pesetas a la cuenta "Flota aérea", correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones A-320 que han sido adquiridos por la Sociedad durante el año 2000.

Flota aérea, adiciones del período

Durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha adquirido ocho aviones A-320 por un importe total de 55.638 millones de pesetas (42.047 millones de pesetas pagados en efectivo y 13.591 millones de pesetas procedentes de anticipos realizados con anterioridad). De estos ocho aviones, tres han sido asimismo vendidos durante el ejercicio para posteriormente arrendarlos en régimen de arrendamiento operativo.

Flota aérea, retiros del período

Por los tres aviones A-320 que en el apartado anterior se indica que se han vendido, la Sociedad ha obtenido una plusvalía de 2.492 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto, como consecuencia de que con posterioridad a esta venta, la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento operativo sobre estos mismos aviones. La plusvalía se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias durante el periodo de duración del arrendamiento.

Asimismo, durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha vendido dos aviones B-727, un avión DC-9 y un avión DC-10. Como consecuencia de estas ventas, la Sociedad ha obtenido un beneficio total neto de 356 millones de pesetas.

Finalmente, durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha vendido dos aviones A-321 que posteriormente han sido adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (véase Nota 5).

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. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:



	Millones de Pesetas			
	Plusvalía al 01-01-00	Dotación 2000	Bajas	Saldo al 31-12-00
Flota aérea	2.216	(96)	(27)	2.093
Terrenos	147	-	-	147
Edificios y otras construcciones	1.669	(215)	(8)	1.446
Maquinaria, instalaciones y utillaje	720	(564)	(6)	150
Elementos de transporte	5	(3)	(1)	1
Simuladores de vuelo	170	(62)	-	108
	4.927	(940)	(42)	3.945

Al 31 de diciembre de 2000, la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. asciende a 11.646 millones de pesetas.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2000 ha ascendido a 940 millones de pesetas, mientras que en el ejercicio 2001 incidirá en 402 millones de pesetas, aproximadamente.

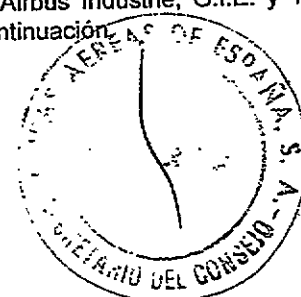
La plusvalía resultante de la actualización, neta del gravamen único del 3%, fue abonada a la cuenta "Reserva de revalorización". Como contrapartida de la plusvalía se utilizaron las cuentas correspondientes a los elementos patrimoniales actualizados, sin variar el importe de la amortización acumulada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

Amortizaciones y provisiones	Millones de Pesetas					
	01-01-00	Incorporaciones Por Fusión	Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-00
Flota aérea	189.093	-	16.092	(5.393)	-	199.792
Otro inmovilizado material-						
Edificios y otras construcciones	15.015	116	950	(25)	-	16.056
Maquinaria, instalaciones y utillaje	41.028	599	3.651	(2.442)	-	42.836
Elementos de transporte	1.359	53	383	(172)	-	1.623
Mobiliario y enseres	2.502	153	168	(368)	-	2.455
Equipos para proceso de información	9.820	277	1.155	(4.777)	257	6.732
Repuestos para inmovilizado	19.727	1.471	2.754	(3.989)	-	19.963
Simuladores de vuelo	5.849	-	478	-	-	6.327
	95.300	2.669	9.539	(11.773)	257	95.992

Al 31 de diciembre de 2000, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 41.436 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. Uno de estos dos aviones ha sido devuelto y se ha prorrogado el contrato de arrendamiento del otro avión hasta abril de 2005. Los cinco aviones B-757 restantes se arrendaron por un período inicial aproximado de cinco años, disponiendo la Sociedad, para cada avión, a la finalización del período inicial de arrendamiento de las tres opciones siguientes: ejercitar la opción de compra, prorrogar el arrendamiento por un período de hasta 12 años, o devolver el avión al arrendador. Los arrendamientos correspondientes a cuatro de estos aviones se prorrogaron hasta el ejercicio 2000 y la Sociedad devolvió uno de estos aviones en 1999. Durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha devuelto uno de estos aviones y los tres restantes han sido subarrendados a terceros para posteriormente operarlos en régimen de wet lease.

Al 31 de diciembre de 2000 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 entraron en operación ocho de los aviones B-757 correspondientes al acuerdo con Boeing. Estos ocho aviones fueron 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.

Durante el ejercicio 2000 han entrado en operación ocho aviones B-757 en régimen de arrendamiento operativo firmados con ocho sociedades. El período de arrendamiento es de 65 meses al final del cual se devolverá el avión al arrendador.

El calendario de ejercicio de las opciones correspondientes a los catorce aviones en opción es de once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 551 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 período de 3 años, que incluía una opción de compra.

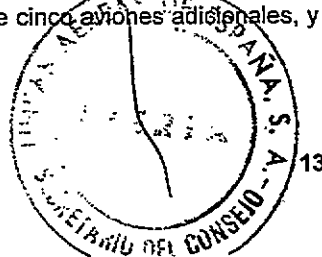
En 1997 la Sociedad renegó el contrato de arrendamiento operativo prorrogándolo durante 29 meses más y modificando el precio de la opción de compra a la finalización de este período. En diciembre de 1999, la Sociedad prorrogó el contrato por 36 meses más pudiendo ejercer la opción de compra en cualquier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

El 30 de noviembre de 2000, la Sociedad ha comenzado a operar un avión B-747 en régimen de arrendamiento operativo durante un período inicial de 48 meses, con una opción de prorrogar el arrendamiento 12 meses más.

Flota Airbus

A-340

En 1996, la Sociedad acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción. En 1998, la Sociedad firmó otro acuerdo con Airbus para la adquisición de seis aviones A-340 más y una opción de compra de cinco aviones adicionales, y



cuatro opciones subordinadas que podrían ejercerse siempre que se ejercite la opción de compra sobre cuatro de los cinco aviones señalados anteriormente.

Durante estos últimos años han ido entrando en operación aviones y se han ejercido opciones, de tal manera que al 31 de diciembre de 2000, doce aviones A-340 se encuentran en operación y se ha firmado una enmienda entre las partes con fecha 27 de noviembre de 2000 en la que se indica que los acuerdos pendientes son la recepción de seis aviones A-340 en firme y el posible ejercicio de cinco opciones de compra.

Las fechas de entrega de los seis aviones pendientes de recibir en firme son tres en 2001 y tres en 2002, y para los aviones en opción, tres en 2003 y dos en 2004.

Once de los doce aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbus" (véase Nota 7). Los arrendamientos operativos de los once A-340 se han establecido por un período de siete años, al término del cual la Sociedad podrá optar por una de las tres alternativas siguientes: ejercer la opción de compra pagando un valor predeterminado de la aeronave; prorrogar el alquiler por periodos de 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 (cuatro aviones) y por dos años más en el caso de los aviones que se empezaron a operar en 1997 (dos aviones), 1998 (dos aviones), 1999 (un avión) y 2000 (dos aviones).

Durante el ejercicio 2000 ha entrado en operación un avión A-340 mediante un contrato de arrendamiento operativo de una duración de 9 años, al término de los cuales, la Sociedad podrá adquirirlo por un importe de 11.450 millones de pesetas, aproximadamente, o podrá devolverlo al propietario, comunicando la decisión dos años antes del vencimiento. En el caso de devolución y en el caso de que no se encuentre un tercer comprador, el fabricante garantiza el 67% del valor residual.

El precio básico de los seis aviones pendientes de recibir en firme asciende a 828 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 14.570 millones de pesetas.

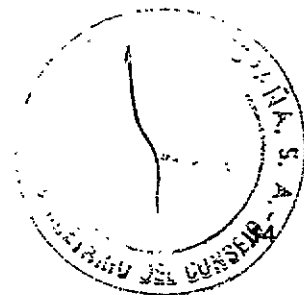
A-319, A-320 y A-321

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 suscribió 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 recibió ocho aviones A-320. Seis de estos aviones fueron adquiridos en régimen de arrendamiento financiero y dos en régimen de arrendamiento operativo por unos periodos iniciales de cinco años, al término de los cuales la Sociedad puede renovar los arrendamientos hasta un máximo de siete años.



Asimismo, durante el ejercicio 1999 la Sociedad adquirió dos aviones A-321 y sus motores que durante el ejercicio 2000 han sido vendidos para posteriormente adquirirlos mediante contratos de arrendamiento financiero (véase Nota 5).

Durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha adquirido ocho aviones A-320 y posteriormente ha vendido tres de estos aviones para operarlos en régimen de arrendamiento operativo. Estos tres contratos de arrendamiento tienen una duración de 12 años (y uno de los aviones, 13 años), existiendo una opción de compra de 4.055 millones de pesetas (formado por el sumatorio de 9.882.980 euros y 13.480.871 dólares USA) para dos aviones que podrá ser ejercida el 30 de septiembre de 2009, y una opción de compra de 5.992 millones de pesetas (formado por el sumatorio de 15.649.018 euros y 18.945.546 dólares USA) para un avión que podrá ser ejercida el 30 de septiembre de 2007.

El calendario previsto de recepción de las aeronaves pendientes de recibir en virtud del acuerdo original firmado con Airbus Industrie, G.I.E., que se ha modificado en enmiendas posteriores, es el siguiente:

Tipo de Avión	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
A-319	-	-	-	-	4 (a)	5	9
A-320	3	11	5 (b)	8 (c)	5 (b)	2	34
A-321	2	5	7 (d)	11 (e)	-	6	31
	5	16	12	19	9	13	74

(a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra

(b) Incluye tres aviones sobre los que existe una opción de compra

(c) Incluye seis aviones sobre los que existe una opción de compra

(d) Incluye dos aviones sobre los que existe una opción de compra

(e) Incluye nueve aviones sobre los que existe una opción de compra

El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 326.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 2000 la Sociedad había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 27.395 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 periodo 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 2000, la Sociedad ha recibido tres aviones A-320 y cuatro aviones A-319 y durante el ejercicio 1999, recibió dos aviones A-320, de los aviones señalados en el contrato suscrito con ILFC. Asimismo, al 31 de diciembre de 2000, se ha firmado una modificación posterior de dos contratos de arrendamiento por las que se produce una subrogación en la posición de arrendador de ILFC en favor de un tercer arrendador, manteniéndose los periodos de arrendamiento y las prórrogas indicadas anteriormente.

En relación con este contrato, al 31 de diciembre de 2000, se encuentran pendientes de recibir siete aviones A-320, que serán recibidos en 2001 (originalmente eran cinco aviones A-319 y dos aviones A-320).

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad había realizado depósitos por el arrendamiento de estos aviones por importe de 1.877 millones de pesetas que se encuentran registrados en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación.



Resto de flota

A-320 y MD-87

Con independencia de lo señalado anteriormente 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 firmó novaciones de los contratos de arrendamiento operativo de cinco aviones 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 2000:

Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Wet Lease (a)	Total
B-727	9 (c)	-	-	-	9
B-737	-	-	-	3	3
B-747	6	-	2	2	10
B-757	-	1	17	6 (e)	24
B-767	-	-	2	-	2
A-300	6	-	-	-	6
A-319	-	-	4	-	4
A-320	16	11	16	-	43
A-321	-	2	-	-	2
A-340	-	-	12	-	12
DC-8	-	-	-	2	2
DC-9	7 (d)	-	-	-	7
DC-10	- (b)	-	-	-	-
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
	74	16	58	13	161

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

(b) No incluye seis aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(c) No incluye veinte aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(d) No incluye dieciocho aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(e) Tres aviones que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo han sido subarrendados a Air Europa, S.A. y ahora son operados por la Sociedad en régimen de wet lease.



Existe una hipoteca constituida sobre un avión que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 2000, a 3.820 millones de pesetas. Asimismo, los arrendadores financieros de los dos aviones A-321 cuyos contratos se han firmado en el año 2000, mantienen hipotecas sobre los dos aviones, sujetos a la legislación británica.

Al 31 de diciembre de 2000, se encuentran en situación de parados cuarenta y cuatro aviones (veinte B-727, dieciocho DC-9 y seis DC-10) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 9.077 millones de pesetas. Estos aviones se encuentran en situación de venta y los Administradores de la Sociedad no estiman que se vayan a producir pérdidas en relación con los mismos. En relación con nueve B-727, existen preacuerdos para proceder a su venta.

Con fecha 26 de septiembre de 2000, en el mercado europeo, se ha producido una emisión de bonos por un volumen de 496.473.000 euros (82.606 millones de pesetas), bonos garantizados por dieciocho aviones para los que a su vez, la Sociedad garantiza su utilización en régimen de alquiler operativo o de alquiler financiero. Al 31 de diciembre de 2000, han entrado en operación tres A-320, dos A-321 y ocho B-757 relacionados con esta emisión.

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 (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 comenzaron a operar en régimen de dry lease, y durante el ejercicio 2000 se han devuelto tres B-757.

Asimismo, durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha subarrendado a terceros tres aviones B-757 que estaba operando en régimen de arrendamiento operativo, para posteriormente operarlos en régimen de wet lease con Air Europa, S.A. (dos vencen en 2005 y uno en 2004).

Durante el ejercicio 2000 han cambiado los arrendadores de los dos B-767.

En enero y diciembre de 1999, la Sociedad suscribió sendos contratos con Air Atlanta, S.A. para el arrendamiento de dos B-747 de configuración de pasaje por 18 meses y 6 meses, respectivamente, que se han prorrogado hasta enero de 2002.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas por la Sociedad en el ejercicio 2000 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones, de las flotas B-747, B-757, B-767, A-319, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 41.995 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 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:



	Millones de Dólares USA
2001	280
2002	278
2003	246
2004 a 2013	438
	1.242

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 2000. 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

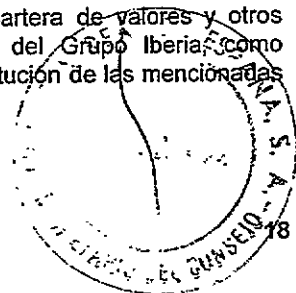
Los movimientos habidos durante el ejercicio 2000 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

Empresas del Grupo y Asociadas	Millones de Pesetas	
	Coste	Provisión
Saldo al 01-01-00	96.226	(43.852)
Adiciones o dotaciones	709	(26)
Bajas o recuperaciones	(546)	3.286
Traspos	(9.181)	5.032
Incorporaciones por fusión	1	-
Dividendos	(17.572)	-
Bajas por fusión	(25.168)	-
Saldo al 31-12-00	44.469	(35.560)

Las adiciones del ejercicio 2000, corresponden, principalmente, a la toma de participación del 45,45% en el capital social de las dos sociedades arrendadoras de los dos aviones A-340 que han entrado en operación en el ejercicio 2000 por un importe de 692 millones de pesetas.

Las bajas de coste recogen el retiro por la venta de acciones de la sociedad Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por 524 millones de pesetas. Asimismo, recogen la reducción de capital acordada por la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (correspondiente a acciones serie B), mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo a la Sociedad una reducción de 22 millones de pesetas.

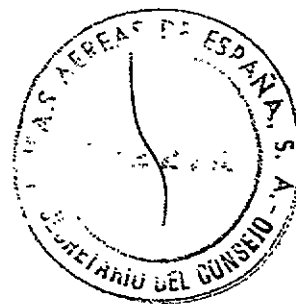
Los traspos recogen 4.149 millones de pesetas correspondientes a la participación de la Sociedad en el capital social de las sociedades Iberbus, que se han traspasado al epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" al tomarse la decisión de excluirlas del perímetro de consolidación del Grupo Iberia como consecuencia de determinadas condiciones de los contratos firmados para la constitución de las mencionadas



sociedades, que garantizan la recuperación de la totalidad de los valores invertidos. Como consecuencia de esta decisión, la Sociedad ha revertido en el ejercicio 2000 la provisión de cartera que mantenía por estas sociedades al 31 de diciembre de 1999, que ascendía a 234 millones de pesetas.

Asimismo, se ha traspasado el saldo correspondiente a la participación en Interinvest, S.A. (sociedad que participa mayoritariamente en Aerolíneas Argentinas, S.A.) por importe de 5.032 millones de pesetas al epígrafe "Cartera de valores y otros créditos".

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 2000, obtenida de las respectivas cuentas anuales auditadas o estados financieros provisionales en los casos de "Amadeus Group" y Touroperador Viva Tours, S.A. y estando pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas, se presenta a continuación:



Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación Directa e Indirecta	Coste	Provisión	Millones de Pesetas			
					Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas)	
							Ordinarios	Extraordinarios
Binter Canarias, S.A. (d)	Aeropuerto de Las Palmas	(a) 99,99	5.127	(1.202)	1.386	1.114	1.243	184
Binter Mediterráneo, S.A. (d)	Velázquez, 130; Madrid	100,00	6.620	(6.389)	100	129	7	(6)
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid	75,00	111	-	32	261	88	3
Campus Velázquez, S.A. (f)	Velázquez, 134; Madrid	100,00	460	(279)	150	31	-	-
Cargosur, S.A. (f)	Velázquez, 130; Madrid	100,00	1.445	(609)	1.008	(172)	-	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	Ctra. de la Muñeca, s/n; Madrid	70,00	594	-	500	796	411	26
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. (VIVA) (d)	Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca	99,47	13.093	(12.365)	367	28	(249)	586
Amadeus Global Travel Distribución, S.A.	Salvador de Madariaga, 1; Madrid	27,92(e)	1.729	-	5.563	101.252	13.493	-
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA)	Óscar M. Zuloaga, s/n; Caracas	45,00	14.716	(14.716)	(c)	(c)	(c)	(c)
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA)	Velázquez, 130; Madrid	75,49(c)	33	-	50	995	1.069	(42)
Touroperator Viva Tours, S.A.	Trespaderne, 29; Madrid	49,04	225	-	460	499	(333)	(9)
Total			44.153	35.560				

(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 2000, 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 venta de acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. realizada en mayo y junio de 2000

(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:

	Millones de Pesetas
Binter Canarias, S.A.	593
Compañía Auxiliar al Cargo Expres, S.A.	1
Cargosur, S.A.	185
Iber-Swiss Catering, S.A.	232

(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 2000 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 1.729 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 18,28% y 72,22%, respectivamente.

(f) Sin actividad durante el ejercicio 2000.



Durante el ejercicio 2000, las Juntas Generales de Accionistas de las siguientes empresas del Grupo y asociadas adoptaron los siguientes acuerdos:

	Millones de Pesetas	
	Distribución de Dividendos	Reducción de Capital
Aviación y Comercio, S.A.	17.582	-
Bínter Canarias, S.A.	1.122	-
Campos Velázquez, S.A.	26	-
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	64	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	30	-
Amadeus Global Travel Distribution, S.A.	-	649

Aviación y Comercio, S.A.

La Junta General de Aviación y Comercio, S.A. acordó 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 fueron registrados, antes de producirse la fusión (Véase Nota 19), como menor valor de la inversión en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto.

Bínter Canarias, S.A., Campos Velázquez, S.A., Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. e Iber-Swiss Catering, S.A.

Las respectivas Juntas Generales de Accionistas de estas sociedades, celebradas en distintas fechas del ejercicio 2000, acordaron repartir dividendos sobre los respectivos resultados del ejercicio 1999, correspondiendo a la Sociedad 1.122 millones de pesetas, 26 millones de pesetas, 48 millones de pesetas y 21 millones de pesetas, respectivamente. Estos dividendos se han registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta.

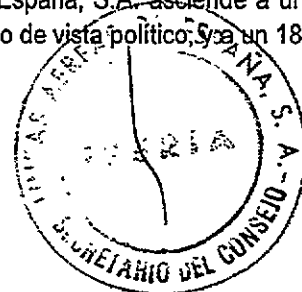
Amadeus Group

"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 mayo y junio de 2000, la Sociedad ha vendido acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por 54.365 millones de pesetas y 10.896 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido una plusvalía neta conjunta de 64.737 millones de pesetas, registrando 65.142 millones de pesetas de plusvalía en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" y 405 millones de pesetas de minusvalía en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta.

Asimismo, en el último cuatrimestre de 2000, Amadeus Global Travel Distribution, S.A. ha efectuado una reducción de capital de acciones de la serie B (que solamente aportan derechos políticos), mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo a la Sociedad 22 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 2000, la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. asciende a un 27,92% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. desde el punto de vista político, y a un 18,28% del capital social desde el punto de vista económico.



Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.

Como consecuencia de la venta de parte de las acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. al 31 de diciembre de 2000, la participación directa e indirecta de la Sociedad en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 75,49% desde el punto de vista político, equivalente al 72,22% desde el punto de vista económico.

Créditos a empresas del Grupo y asociadas

En este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto, se recogen los créditos concedidos en años anteriores a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) y que están totalmente provisionados a dicha fecha.

Cartera de valores y otros créditos

El detalle de las inversiones registradas en este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto es el siguiente:

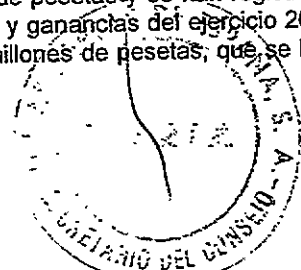
	Millones de Pesetas
Iberbond PLC 1999	6.100
Interinvest, S.A.	5.032
Sociedades Iberbus	4.149
Online Travel Portal	1.198
Incorporaciones por fusión	522
Créditos a sociedades Iberbus	35.414
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	580
Depósitos y fianzas operación de aviones en wet lease	2.328
Depósitos y fianzas operación de aviones ILFC	1.877
Otros depósitos y fianzas	372
Otros	1.959
	59.531

Iberbond PLC 1999

En septiembre de 1999, la Sociedad suscribió 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 fueron arrendados financieramente a la Sociedad (véase Nota 6).

Los bonos suscritos por la Sociedad devengan un tipo de interés del 5,90% anual que se liquida semestralmente. El principal se amortiza anualmente, siendo el vencimiento final de la operación el 1 de septiembre de 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad ha registrado la parte de esta inversión que vence a largo plazo en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto, por un importe de 6.100 millones de pesetas, y el importe que vence en el corto plazo, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto por un importe de 194 millones de pesetas.

Los intereses devengados durante el ejercicio 2000 ascienden a 375 millones de pesetas y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta, encontrándose al 31 de diciembre de 2000 pendientes de cobro 124 millones de pesetas, que se han



23

- ### Créditos concedidos

Créditos	Millones de Pesetas	Fecha de Vencimiento	Tipo de Interés
Aerolíneas Argentinas, S.A.	580 (a)	2006	5,25%
Iberbus Concha Ltd.	3.514	29-02-2003	5,00%
Iberbus Rosalía, Ltd.	3.488	10-05-2003	5,00%
Iberbus Chacel, Ltd.	3.863	06-09-2003	6,00%
Iberbus Arenal, Ltd.	3.952	18-10-2003	6,00%
Iberbus Teresa, Ltd.	3.574	21-10-2004	6,00%
Iberbus Emilia, Ltd.	3.589	10-11-2004	6,00%
Iberbus Agustina, Ltd.	3.591	15-05-2005	6,00%
Iberbus Beatriz, Ltd.	3.602	15-06-2005	6,00%
Iberbus Juana Inés, Ltd.	1.976	01-12-2006	6,00%
Iberbus María de Molina, Ltd.	2.078	15-03-2007	6,00%
Iberbus María Pita, Ltd.	2.187	15-06-2007	6,00%
Total	35.994		

Las sociedades "Iberbus" son las arrendadoras de aviones A-340 (véase Nota 6).

8. Deudores

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto, es la siguiente:

	Millones de Pesetas
Agencias de pasaje y carga	25.266
Organismos públicos	14.657
Compañías aéreas	6.160
Clientes en delegaciones	5.505
Deudores por créditos memorándum	2.560
Tarjetas de crédito	1.895
Otros clientes por venta y prestación de servicios	12.000
Deudores varios	7.528
Deudores de dudoso cobro	3.189
Provisiones	(3.809)
	74.951

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.

9. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Imposiciones a corto plazo	99.362
Deuda pública	12.164
Depósitos y fianzas a corto plazo	1.259
Intereses a cobrar no vencidos	809
Otras inversiones financieras temporales	588
	114.182

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo durante el ejercicio 2000 ha sido el 4,22%.

La deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que durante el ejercicio 2000 han tenido una rentabilidad media del 3,87%.



10. Fondos Propios

Los únicos movimientos registrados en los epígrafes del capítulo "Fondos propios" corresponden a la distribución de los beneficios del ejercicio 1999 y al resultado de la fusión de Aviación y Comercio S.A.

Capital social

Al 31 de diciembre de 2000, el capital social estaba compuesto por 912.962.035 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente), se ha procedido a ampliar el capital social, emitiendo tres acciones nuevas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. de 0,78 euros de valor nominal, por cada acción de Aviación y Comercio, S.A. propiedad de accionistas minoritarios (véase Nota 19).

Al 31 de diciembre de 2000, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

	Nº Acciones	%
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	492.125.262	53,90
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	10,00
BA & AA Holdings Limited	91.290.716	10,00
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	66.642.223	7,30
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,70
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00
Otras Cajas de Ahorro	27.387.215	3,00
Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros	1.029	-
Personal y otros	55.672.879	6,10
Total	912.962.035	100,00

En diciembre de 1999, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y los nuevos accionistas de la Sociedad firmaron un acuerdo por el que estos últimos han adquirido en el año 2000 el 40% del capital social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Sociedad Estatal de Participaciones Industriales tiene previsto realizar una Oferta Pública de Venta de la totalidad de las acciones de la Sociedad que sean de su propiedad en abril de 2001.

Para cumplir los pactos alcanzados con los representantes de los empleados de la Sociedad, los Administradores propondrán a la Junta General de Accionistas la emisión de obligaciones convertibles en acciones de la Sociedad con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas. El importe nominal del total de la emisión de obligaciones convertibles será de hasta 343 millones de euros, que equivalen aproximadamente a 57.000 millones de pesetas. El valor nominal de cada obligación será el correspondiente al precio fijado para las acciones de la Sociedad en la Oferta Pública de Venta de acciones.

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.

Diferencias por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

Reserva de revalorización y reserva de fusión

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. se ha generado una reserva de fusión (véase Nota 19).

Por otra parte, Aviación y Comercio, S.A., en su balance de fusión de 31 de enero de 2000, mantenía una reserva de revalorización como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Como consecuencia de la aplicación de la normativa vigente, la Sociedad ha destinado como reserva de revalorización el importe obtenido por la aplicación del porcentaje que representaba la reserva de revalorización de Aviación y Comercio, S.A. sobre la totalidad de sus fondos propios al 31 de enero de 2000 sobre la reserva de fusión obtenida.

11. Provisión para responsabilidades

El movimiento registrado en el ejercicio 2000 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

	Millones de Pesetas
Saldo al 1-01-00	56.356
Dotaciones del ejercicio	44.123
Aplicaciones del ejercicio	(1.624)
Incorporaciones por fusión	2.380
Saldo al 31-12-00	101.235

Al 31 de diciembre de 1999 quedó constituida una provisión por importe de 30.000 millones de pesetas que correspondía a la estimación del valor actual de los pagos a realizar al personal que se acogiese a un plan de bajas que se está llevando a efecto durante los ejercicios 2000 y 2001. Al 31 de diciembre de 2000 la provisión por este concepto incluida en el epígrafe "Provisiones para responsabilidades" del balance de situación, asciende a 30.828 millones de pesetas, que incluyen 1.300 millones de pesetas procedentes de la fusión con Aviación y Comercio, S.A..

En el ejercicio 2000 los Administradores han constituido, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta, una nueva provisión por importe de 30.000 millones de pesetas para hacer frente al coste estimado de un plan de rejuvenecimiento de la plantilla que se hará efectivo durante los ejercicios 2001, 2002 y 2003. El importe registrado al 31 de diciembre de 2000, corresponde al valor actual del



coste estimado para este plan que está dirigido a personal del colectivo de tierra que tendrá una edad comprendida entre los 58 y 64 años en los ejercicios 2001, 2002 y 2003 (estimándose que se producirán un total de 1.100 bajas) y su incorporación será voluntaria tanto para el personal como para la Sociedad.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2000, 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.

El importe restante del saldo del epígrafe "Provisión para responsabilidades" corresponde a los importes estimados 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.

12. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2000, correspondiente a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

	Divisa	Millones de Pesetas					
		Deudas con Vencimiento en:					
		2001	2002	2003	2004	2005	Años Siguietes
Deuda-							
En pesetas		5.327	1.601	2.557	3.273	155	462
En divisa:	Dólar USA	2.773	6.985	3.333	-	-	-
	Yenes	4.395	1.864	2.154	-	-	-
	Marco alemán	1.291	1.307	1.325	6.649	-	-
	Euros	5.194	5.286	5.800	5.522	5.421	37.384
		18.980	17.043	15.169	15.444	5.576	37.846

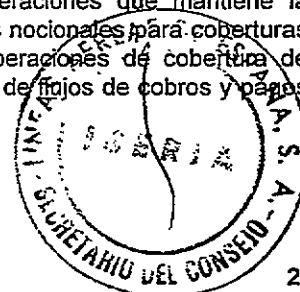
Con fecha 12 de febrero de 2001, la Sociedad ha ejercido anticipadamente la opción de compra de dos contratos de arrendamiento financiero de sendos aviones A-320, abonando 6.478 millones de pesetas. Esta cancelación anticipada incrementaría la deuda con vencimiento en 2001, en 5.080 millones de pesetas y reduciría la deuda con vencimiento en 2002, 2003 y 2004 en 1.073 millones de pesetas, 1.102 millones de pesetas y 6.458 millones de pesetas, respectivamente.

Durante 2000, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 5,20% para los préstamos en pesetas y del 5,55% 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.

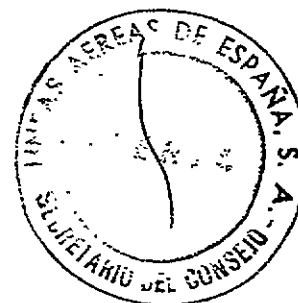
Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de pérdidas y ganancias, se realizan operaciones de cobertura. A continuación se presenta el desglose de las operaciones que mantiene la Sociedad al 31 de diciembre de 2000, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales 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 de cobros y pagos futuros.



	Millones de Pesetas
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:	
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio- Cross currency swaps (permutas de divisas)	97.952
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés- IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	18.351
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)	26.365
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio- Cross currency swaps (permutas de divisas)	27.856
Opciones CALL compradas	39.952
Opciones CALL vendidas	17.601
Opciones PUT vendidas	41.899
Seguros de cambio	13.210
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés- IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	5.670
Otras operaciones de cobertura- Operaciones de cobertura precios de combustible	93.560

14. Saldos y transacciones con empresas del Grupo y asociadas

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo SEPI y asociadas al 31 de diciembre de 2000 es la siguiente:



Sociedad	Millones de Pesetas			
	SalDOS Deudores		SalDOS Acreedores	
	A Largo Plazo	A Corto Plazo	A Largo Plazo	A Corto Plazo
SEPI, por conceptos fiscales (Nota 15)	59.524	3.466	26.357	3.118
SEPI, por otros conceptos	-	-	23	33
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	-	-	-	133
Campos Velázquez, S.A.	-	-	-	57
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	-	553	-	112
Iber-Swiss Catering, S.A.	-	26	-	98
Iberia Tecnología, S.A.	-	89	-	213
SAVIA	-	-	-	360
Cargosur, S.A.	-	-	-	823
Aerolíneas Argentinas, S.A.	-	1.928 (b)	-	40
Amadeus Group	-	414	-	-
Bínter Finance, B.V.	-	-	-	794
Bínter Canarias, S.A.	-	-	-	903
Bínter Mediterráneo, S.A.	-	-	-	297
Touroporador Viva Tours, S.A.	-	298	-	453
Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros	-	155	1.684	191
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	-	-	-	412
Otros	-	1	-	46
	59.524	6.930	28.064	8.083

(a) La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 4.876 millones de pesetas con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

(b) Al 31 de diciembre de 2000, existe una provisión de 1.431 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación adjunto.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo SEPI y asociadas durante el ejercicio 2000 son las siguientes:



Sociedad	Millones de Pesetas			
	Servicios Prestados	Ingresos Financieros y Dividendos	Servicios Recibidos	Gastos Financieros
SEPI	-	-	-	27
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	53	44	564	-
Campos Velázquez, S.A.	-	26	-	-
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	2.038	48	470	-
Iber-Swiss Catering, S.A.	106	21	9.719	-
SAVIA	2.906	-	830	-
Grupo Aerolíneas Argentinas	8.611	76	-	-
Amadeus Group	4.633	-	16.003	-
Binter Finance, B.V.	-	514	-	7
Binter Canarias, S.A.	3.559	1.122	-	-
Binter Mediterráneo, S.A.	668	-	-	-
Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros	-	-	-	183

Los servicios prestados a Grupo Aerolíneas Argentinas 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 2000, la Sociedad ha entregado garantías a terceros a favor de su sociedad filial Binter Mediterráneo, S.A. por un importe total de 2.600 millones de pesetas, y a favor de su sociedad filial Binter Canarias, S.A., 2.592 millones de pesetas.

15. Situación fiscal

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:



	Millones de Pesetas
Saldos Deudores:	
Haciendas Públicas extranjeras deudoras	1.121
Hacienda Pública deudora por otros conceptos	2
	1.123
Saldos Acreedores:	
Hacienda Pública acreedora por el Impuesto sobre el Valor Añadido	872
Hacienda Pública acreedora por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	4.440
Hacienda Pública acreedora por tasas de salida y seguridad de aeropuertos	2.283
Haciendas Públicas extranjeras acreedoras	3.612
Seguridad Social acreedora	6.316
Otros saldos acreedores	1
	17.524

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 2000 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

	Millones de Pesetas		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)	-	-	30.788
Diferencias permanentes	160	(2.421)	(2.261)
Diferencias temporales-			
Con origen en el ejercicio	64.528 (a)	(66.169) (b)	(1.641)
Con origen en ejercicios anteriores	17.135 (c)	(11.606) (d)	5.529
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			32.415
Ajustes de consolidación fiscal-			
Diferencias permanentes	-	(19.785) (e)	(19.785)
Base Imponible (resultado fiscal)			12.630

- (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 rejuvenecimiento de plantilla, provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas y beneficios diferidos por créditos memorándum y venta de flota.
- (b) Este importe corresponde, fundamentalmente, al diferimiento en la tributación de la plusvalía obtenida por la venta de acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A.
- (c) Este importe corresponde, fundamentalmente, a la tributación de la plusvalía diferida en 1999 por Aviación y Comercio, S.A. como consecuencia de la venta de su flota.
- (d) 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 y otras provisiones.
- (e) Este importe corresponde, fundamentalmente, a recuperaciones de provisiones de filiales del Grupo y dividendos repartidos por las mismas.



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 Sociedad Estatal de Participaciones Industriales el pago por este Impuesto, 3.118 millones de pesetas en el ejercicio 2000.

La compensación en el ejercicio de bases imponibles negativas aportadas al Grupo, implica la recompra de los créditos fiscales correspondientes por un importe de 3.216 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta. El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta corresponde a:

	Millones de Pesetas
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	3.060
Más/(Menos)-	
7% de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores compensadas en el ejercicio	(804)
Deducciones por doble imposición e inversiones	(244)
Otros	(1.075)
Impuesto sobre Sociedades	937

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 2000, el importe de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores que son susceptibles de recompra a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales asciende a 183.414 millones de pesetas. El 7% de este importe asciende a 12.839 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 2000 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, deudoras", "Empresas del Grupo, deudoras a largo plazo" y "Deudas con empresas del Grupo y asociadas" del balance de situación al 31 de diciembre de 2000 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	-	-	-	3.118	-	3.118
Diferencias temporales originadas en el Ejercicio	-	23.653	23.653	-	23.159	23.159
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	3.466	35.871	39.337	-	3.198	3.198
Total	3.466	59.524	62.990	3.118	26.357	59.475



El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Año de Recuperación	Millones de Pesetas
2002	5.843
2003	8.326
2004 y siguientes	45.355
	59.524

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 85 millones de pesetas en el ejercicio 2000 por dichos conceptos. Al 31 de diciembre de 2000 la Sociedad no tiene deducciones pendientes de tomar.

Durante el ejercicio 2000, la Sociedad se ha acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 65.903 millones de pesetas.

La Sociedad, por las rentas diferidas del ejercicio 2000 (1.167 millones de pesetas que ya han sido reinvertidos) ha optado por integrarlos conforme al método establecido en el artículo 34.1 a) del Reglamento del Impuesto de Sociedades; por los restantes aún no se ha decidido el método de integración:

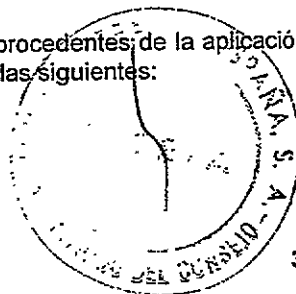
	Millones de Pesetas
Renta acogida a la exención por reinversión y pendiente de incorporar a la base imponible	65.903
Compromiso de reinversión	67.466

De la totalidad de estas rentas, durante el ejercicio 2000 la Sociedad ha reinvertido en inmovilizado 2.206 millones de pesetas, existiendo al 31 de diciembre de 2000 un compromiso de reinversión por 65.260 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad ha incorporado a la base imponible, las siguientes rentas acogidas a diferimiento por reinversión en ejercicios anteriores:

	Millones de Pesetas
1996	123

Las rentas pendientes de incorporación en la base imponible de ejercicios futuros procedentes de la aplicación del régimen de diferimiento por reinversión, detalladas por ejercicios de origen, son las siguientes:



	Millones de Pesetas
1996	741
1997	915
1998	6.889
1999	487
2000	65.903

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 2000.

En el ejercicio 1999, las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1996 y 1997 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 2000.

Al 31 de diciembre de 2000 están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1998, 1999 y 2000 para todos los impuestos que son de aplicación a la Sociedad. Los Administradores de la Sociedad no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los provisionados al 31 de diciembre de 2000 como consecuencia de una eventual inspección de dichos ejercicios.

Al 31 de diciembre de 2000, y en relación con la sociedad Aviación y Comercio, S.A., se encuentra pendiente de resolución un acta incoada por la inspección realizada por las Autoridades Tributarias en 1992, en relación con los impuestos que eran de aplicación a la sociedad en los ejercicios 1989 y 1990. Asimismo, en 1996, las Autoridades Tributarias incoaron dos actas en relación con el tratamiento de los ingresos a cuenta de retribuciones en especie como consecuencia de la inspección del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de los ejercicios 1993 y 1994 firmadas en disconformidad. Finalmente, durante el ejercicio 2000, las Autoridades Tributarias han inspeccionado todos los impuestos que son de aplicación a Aviación y Comercio, S.A. de los ejercicios 1996, 1997 y 1998. Como consecuencia de esta inspección, se tramitaron actas firmadas en disconformidad, sobre las que los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados en el balance de situación al 31 de diciembre de 2000.

Al 31 de diciembre de 2000, están abiertos a inspección fiscal el ejercicio 1999 y el ejercicio finalizado el 31 de enero de 2000 para todos los impuestos que son de aplicación a Aviación y Comercio, S.A. Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los provisionados al 31 de diciembre de 2000 como consecuencia de una eventual inspección de ambos periodos.

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 2000 y 1999 es como sigue:



Por Actividades	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Ingresos por pasaje	573.525	489.202
Ingresos por carga	38.826	35.527
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	40.418	41.175
Asistencia técnica a compañías aéreas (a)	19.543	21.219
Otros ingresos	10.050	9.149
	682.362	596.272

(a) En 1999, Aviación y Comercio, S.A. era una compañía atendida por la Sociedad.

La distribución por redes de los ingresos de pasaje de los ejercicios 2000 y 1999 es la siguiente:

Red	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Nacional y europea	377.432	340.334
Atlántico	180.660	136.601
África	15.433	12.267
	573.525	489.202

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 2000 y 1999 adjuntas es como sigue:

Conceptos	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Ingresos por comisiones	17.440	13.148
Ingresos por cánones	1.980	2.244
Ingresos por alquileres	2.204	1.055
Imputación de ingresos diferidos	628	287
Otros ingresos diversos	13.723	10.962
	35.975	27.696

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones por la venta de billetes a otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones obtenidas por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador VivaTours, S.A.



c) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta, es la siguiente:

	Millones de Pesetas
Recuperación de provisiones para responsabilidades	600
Recuperación de provisiones para obligaciones con el personal	1.363
Recuperación de provisiones de circulante relacionadas con riesgos	3.650
Otros	1.288
	6.901

d) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

El saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta, incluye 4.939 millones de pesetas recuperados de AENA como consecuencia de una corrección en la aplicación de las tarifas del año 1999.

e) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2000 y 1999 adjuntas, presenta la siguiente composición:

Conceptos	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Combustible de aviones	94.705	57.049
Repuestos para la flota aérea	18.637	19.194
Material de mayordomía	5.094	4.909
Otros aprovisionamientos	5.663	5.034
	124.099	86.186

El gasto por combustible en el ejercicio 2000 ha ascendido a 118.112 millones de pesetas. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir este gasto en 23.407 millones de pesetas.

Los importes del ejercicio 1999 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2000.

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 2000 y 1999 adjuntas, es la siguiente:



	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Sueldos, salarios y asimilados	159.978	141.782
Cargas sociales	51.438	45.388
	211.416	187.170

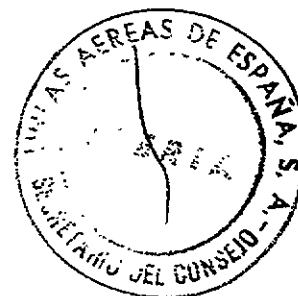
El personal procedente de Aviación y Comercio, S.A. se incorporó a la Sociedad el 1 de septiembre de 1999.

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2000 y 1999, ha sido el siguiente:

	Empleados	
	2000	1999
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.353	1.276
Cuerpo General Administrativo	6.742	6.498
Otros	11.027	10.770
	19.122	18.544
Vuelo:		
Pilotos	1.821	1.476
Oficiales técnicos de vuelo	205	223
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.238	3.721
	6.264	5.420
	25.386	23.964

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2000 y 1999 adjuntas, es la siguiente:



	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Alquiler flota aérea y pagos a operadores (Nota 6) (a)	58.646	75.907
Gastos comerciales	78.099	65.040
Tasas y derechos por tráfico aéreo	43.600	37.994
Mantenimiento (b)	29.667	28.957
Ayudas a la navegación	32.551	27.590
Servicios a bordo	18.442	15.244
Gastos sistema de reservas	19.878	14.990
Alquileres varios	10.537	8.541
Otros	58.150	50.375
	349.570	324.638

(a) Además del gasto de arrendamiento de la flota operativa (véase Nota 6), se incluye el coste de los contratos wet lease de flota que ha ascendido a 20.092 millones de pesetas en el ejercicio 2000 y a 21.208 millones de pesetas en el ejercicio 1999. El gasto por alquiler de flota ha ascendido en los ejercicios 2000 y 1999 a 68.767 millones de pesetas y 48.794 millones de pesetas, respectivamente. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 10.121 millones de pesetas y 1.238 millones de pesetas, respectivamente. Asimismo en el ejercicio 1999 se incluyen pagos al operador Aviación y Comercio, S.A. por importe de 28.351 millones de pesetas.

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

h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2000 adjunta, es la siguiente:

	Millones de Pesetas
Dotaciones a la provisión para responsabilidades (Nota 11)	44.085
Amortización DC-9	3.412
Otros gastos extraordinarios	3.158
	50.655

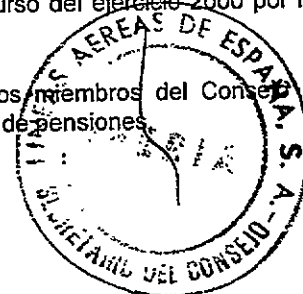
17. Planes de adecuación al euro

Al 31 de diciembre de 2000 la Sociedad ha valorado el impacto de la entrada del sistema monetario único en sus sistemas informáticos y estima que no serán necesarias inversiones de importancia u otras operaciones a realizar en relación con la implantación del euro.

18. Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2000 por los miembros del Consejo de Administración ascendió a 102 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 2000 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. Información relacionada con la fusión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A.

En el ejercicio 2000 se ha producido la fusión de Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente) mediante la disolución sin liquidación de Aviación y Comercio, S.A. y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente que adquiere por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.

El Proyecto de Fusión fue presentado por los Consejos de Administración de ambas sociedades en sus reuniones respectivas celebradas el 23 de marzo de 2000, y aprobado por las respectivas Juntas Generales de Accionistas celebradas el 12 de junio de 2000.

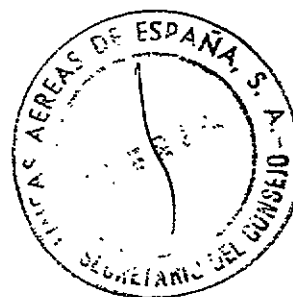
A efectos contables, se considera el 1 de febrero de 2000 como la fecha a partir de la cual, las operaciones realizadas por Aviación y Comercio, S.A. se entienden realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Tal y como se indica en el Proyecto de Fusión, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. poseía en el momento de la fusión el 99,93% del capital social de Aviación y Comercio, S.A.. Por tanto, se ha establecido un tipo de canje de las acciones correspondientes a los accionistas minoritarios de Aviación y Comercio, S.A., determinado en base al valor real de los patrimonios de ambas sociedades, emitiendo tres acciones nuevas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. de 0,78 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos que el resto de acciones, por cada acción de Aviación y Comercio, S.A.

La fecha a partir de la cual las nuevas acciones tienen derecho a participar de las ganancias sociales es el 31 de enero de 2000. Asimismo, ambas sociedades han comunicado a la Oficina Nacional de Inspección, dentro de los plazos establecidos por la legislación vigente, el propósito de acogerse al régimen tributario establecido en el Capítulo VIII del Título VIII y Disposición Adicional Octava de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se detalla a continuación la siguiente información:

1. Los balances de fusión de la sociedad absorbente y de la sociedad absorbida, siendo los balances al 31 de diciembre de 1999 y al 31 de enero de 2000, respectivamente:



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.
(Sociedad absorbente en la fusión)

BALANCE DE FUSIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999
(Millones de Pesetas)

ACTIVO	Ejercicio 1999	PASIVO	Ejercicio 1999
INMOVILIZADO:		FONDOS PROPIOS :	
Gastos de establecimiento	285	Capital suscrito	118.478
Inmovilizaciones inmateriales	58.290	Prima de emisión	16.049
Inmovilizaciones materiales	282.070	Reserva de revalorización	-
Inmovilizaciones financieras	127.943	Reserva legal	5.129
Total inmovilizado	468.588	Reservas voluntarias	623
		Diferencias por ajuste del capital a euros	200
		Pérdidas de ejercicios anteriores	(5.570)
		Beneficios del ejercicio	16.052
		Total fondos propios	150.961
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	16.163	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2.503
		PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	140.994
		ACREEDORES A LARGO PLAZO	94.826
ACTIVO CIRCULANTE:		ACREEDORES A CORTO PLAZO	
Existencias	12.005	Deudas con entidades de crédito	56.982
Empresas del Grupo, deudores	12.353	Deudas con empresas del Grupo y asociadas	77.409
Deudores	71.064	Acreedores comerciales	111.457
Inversiones financieras temporales	87.393	Remuneraciones pendientes de pago	18.704
Tesorería	1.175	Otras deudas no comerciales	19.220
Ajustes por periodificación	4.395	Ajustes por periodificación	80
Total activo circulante	188.385	Total acreedores a corto plazo	283.852
TOTAL ACTIVO	673.136	TOTAL PASIVO	673.136

AVIACION Y COMERCIO, S.A.
(Sociedad absorbida en la fusión)

BALANCE DE FUSIÓN AL 31 DE ENERO DE 2000
(Millones de Pesetas)

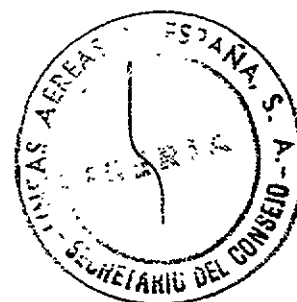
ACTIVO	Ejercicio 2000	PASIVO	Ejercicio 2000
INMOVILIZADO:		FONDOS PROPIOS :	
Inmovilizaciones materiales	1.443	Capital suscrito	7.400
Inmovilizaciones financieras	523	Prima de emisión	1.480
Otros deudores a largo plazo	5.324	Reserva de revalorización	4.736
Total inmovilizado	7.290	Reserva legal	1.480
		Reservas voluntarias	10.059
		Pérdidas y ganancias	17.637
		Dividendo a cuenta	(17.582)
		Total fondos propios	25.210
		PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	14.806
		ACREEDORES A LARGO PLAZO	8.370
ACTIVO CIRCULANTE:		ACREEDORES A CORTO PLAZO:	
Existencias	754	Deudas con entidades de crédito	1.166
Deudores	311	Deudas con empresas del Grupo	9.041
Empresas del Grupo, deudores	30	Acreedores comerciales	582
Inversiones financieras temporales	52.181	Otras deudas no comerciales	183
Tesorería	82	Remuneraciones pendientes de pago	67
Ajustes por periodificación	4	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	1.227
Total activo circulante	53.362	Total acreedores a corto plazo	12.266
TOTAL ACTIVO	60.652	TOTAL PASIVO	60.652



2. Detalle de los ejercicios en los que Aviación y Comercio, S.A. adquirió los bienes transmitidos en la fusión a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Esta información se presenta en millones de pesetas y en función del valor neto contable de los elementos al 31 de enero de 2000:

	Millones de Pesetas					
	1980-1984	1985-1989	1990	1991	1992	1993
Edificios y otras construcciones	106	-	-	-	-	-
Maquinaria, instalaciones y utillaje	-	55	13	31	21	14
Elementos de transporte	-	-	-	-	-	1
Mobiliario y enseres	-	-	1	2	2	3
Equipos para procesos de información	-	-	-	2	2	3
Repuestos para inmovilizado	34	128	55	53	60	65
Simuladores de vuelo	-	-	-	-	-	-
Inmovilizado en curso	-	-	-	-	-	-
Total	140	183	69	88	85	86

	Millones de Pesetas					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Edificios y otras construcciones	35	-	-	-	-	-
Maquinaria, instalaciones y utillaje	21	17	20	6	2	160
Elementos de transporte	-	4	10	4	17	4
Mobiliario y enseres	5	4	2	1	1	2
Equipos para procesos de información	11	16	22	7	7	16
Repuestos para inmovilizado	62	64	65	60	67	69
Simuladores de vuelo	-	-	-	-	-	5
Inmovilizado en curso	-	-	-	-	-	6
Total	134	105	119	78	94	262



3. La totalidad de los activos y pasivos han sido recibidos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a los mismos valores contables con que figuraban en los libros de Aviación y Comercio, S.A.
4. Aviación y Comercio, S.A. no estaba acogida a ningún beneficio fiscal que tenga repercusión en la sociedad absorbente.

20. Cuadros de financiación de los ejercicios 2000 y 1999

A continuación se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2000 y 1999:



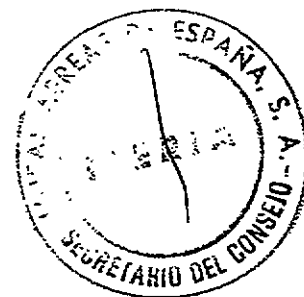
APLICACIONES	Millones de Pesetas		ORÍGENES	Millones de Pesetas	
	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999		Ejercicio 2000	Ejercicio 1999
Adquisiciones de Inmovilizado-Inmovilizaciones Inmateriales	2.031	35.088	Recursos procedentes de las operaciones	26.690	37.622
Inmovilizaciones materiales	84.300	115.917	Ampliación de capital	-	20.000
Inmovilizaciones financieras en empresas del Grupo y asociadas	4.724	4.675	Deudas a largo plazo-	-	-
Otras inversiones financieras	2.939	7.202	De empresas del Grupo	18.323	38.009
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1.082	1.148	Enajenación de Inmovilizaciones materiales e Inmateriales	44.366	29.842
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	765	-	Enajenación de Inmovilizaciones financieras	65.261	9.424
Dividendos efectivos	8.026	35.300	Dividendos percibidos	17.572	-
Cancelación o traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo-	30.433	11.231	Cancelación anticipada o traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras-	847	10.575
Empréstitos y otras emisiones análogas	22	88	Otras Inversiones financieras	5.134	1.625
De empresas del Grupo y asociadas	1	2	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	69	45
De otras deudas	1.768	1.744	Gastos a distribuir en varios ejercicios	23.086	207
Provisión para grandes reparaciones	2.528	2.348	Impuesto diferido a largo plazo	-	-
Provisiones para pensiones	2.017	1.659			
Provisiones para obligaciones con el personal	954	1.022			
Provisión para responsabilidades					
TOTAL APLICACIONES	141.570	217.424	TOTAL ORÍGENES	201.348	147.349
EXCESO DE ORIGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)	59.778	-	EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORIGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)	-	70.075

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	Millones de Pesetas			
	2000		1999	
	Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Existencias	4.741	-	3.261	-
Deudoras	-	3.597	13.614	-
Acreedoras a corto plazo	31.935	-	-	96.415
Inversiones financieras temporales	28.381	-	10.836	-
Tesorería	-	342	-	802
Ajustes por periodificación activos	680	-	-	569
TOTAL	63.717	3.939	27.711	97.786
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	59.778	-	-	70.075



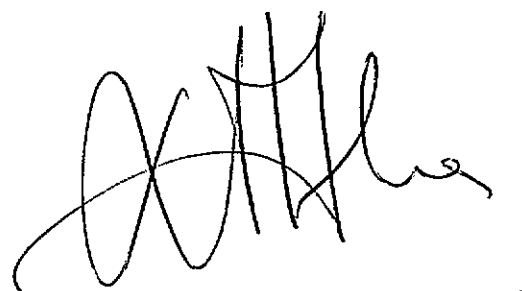
La conciliación entre los resultados contables y los recursos procedentes de las operaciones es la siguiente:

	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Beneficio contable	29.851	16.052
Más/(Menos)-		
Dotaciones a las amortizaciones y provisiones de inmovilizado	31.104	27.055
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	62.937	31.746
Gastos derivados de intereses diferidos y de gastos amortizables	2.851	1.106
Crédito impositivo recuperable a largo plazo	(18.134)	(6.374)
Diferencias de cambio netas, procedentes del largo plazo	(6.099)	(7.851)
Diferencias de cambio netas, por actualización del inmovilizado	(491)	180
Ingresos derivados de ingresos diferidos	(549)	(269)
Resultados netos en la enajenación de inmovilizado	(63.766)	(9.356)
Recuperación de excesos de provisiones y amortizaciones	(11.014)	(14.667)
	26.690	37.622

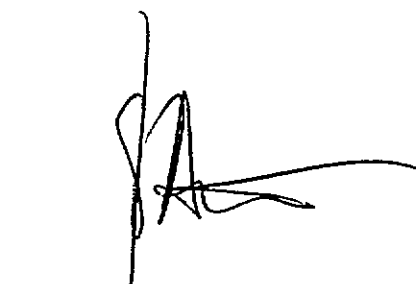


INFORME DE GESTIÓN AL 31.12.2000 DE IBERIA FORMULADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001.

Firma de los Administradores:



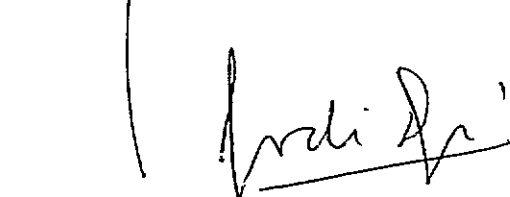
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ

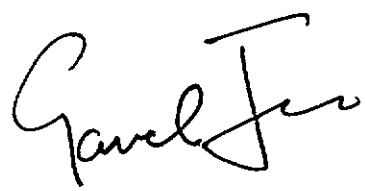


MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA



JORDI DAGÁ SANCHO

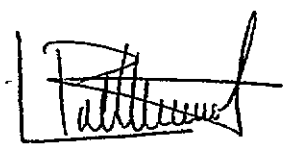




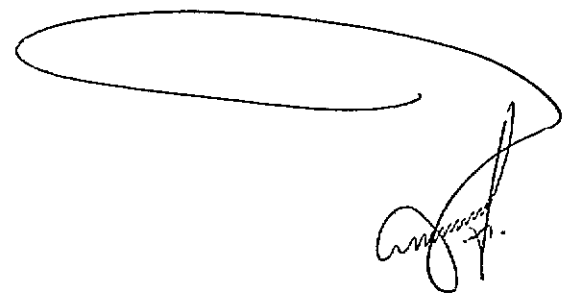
LORD GAREL-JONES



JUAN GORBINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA





A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Roger Paul Maynard'.

ROGER PAUL MAYNARD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jorge Pont Sánchez'.

JORGE PONT SÁNCHEZ

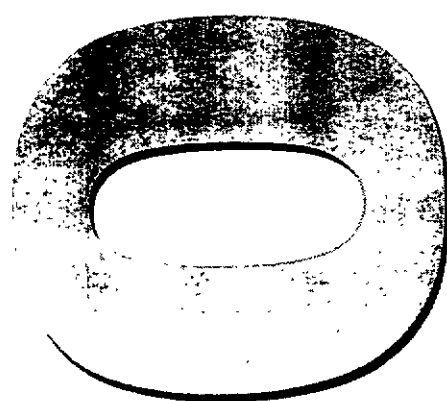
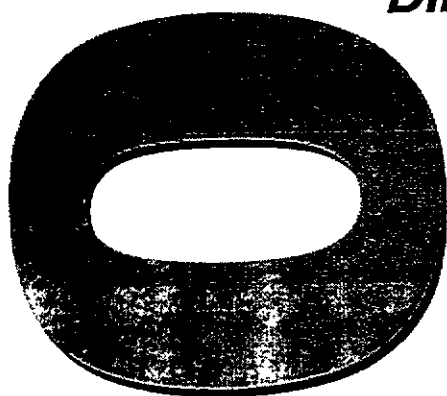
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Esther Riquelme Martínez'.

ESTHER RIQUERTE MARTÍNEZ

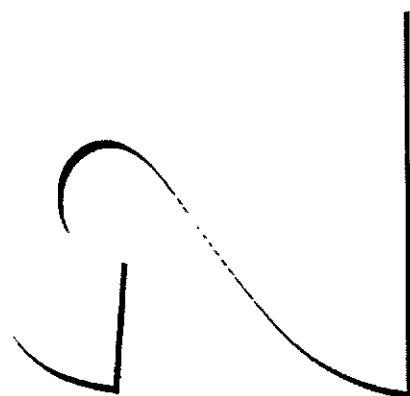
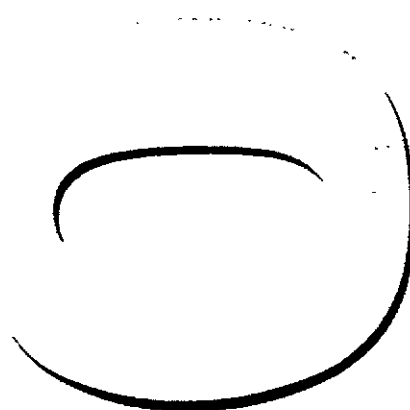
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Juan Serrada Hierro'.

JUAN SERRADA HIERRO

Dirección de Control y Administración



Informe de Gestión Iberia, L.A.E.



Madrid, Marzo 2001

1.

ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

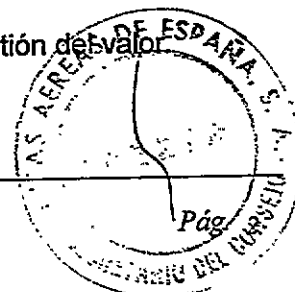
El año 2000 ha sido un ejercicio donde el Grupo Iberia ha obtenido resultados altamente favorables, ya que ha obtenido unos beneficios después de impuestos de 33.474 millones de pesetas, con una rentabilidad del 17,27% lo que ha permitido acometer una inversión en activos, principalmente flota de 73.824 millones, y reducir el endeudamiento en 79.587 millones. Todo esto se ha debido a una activa política de gestión comercial y a un control en especial de los gastos, mediante las pertinentes políticas de cobertura de riesgos, necesarias para intentar minimizar al máximo el impacto que para todas las compañías ha tenido en el ejercicio el pronunciado incremento del precio del barril de petróleo en los mercados internacionales (más de un 40% de enero a diciembre). También sufrió un fuerte impacto al alza el precio del queroseno para aviación, que se ha incrementado aún más que el precio del crudo, debido a problemas de capacidad en las refinerías, y debido a una regulación más respetuosa con el medio ambiente en Europa, por lo que el buen comportamiento de la demanda no ha podido tener un reflejo proporcional en los resultados.

El negocio principal de la compañía (el transporte de pasajeros) alcanzó niveles récord en la historia reciente de la compañía, con un crecimiento de la demanda que ha supuesto casi el doble que la oferta y un coeficiente de ocupación de casi un 74%, en línea con las compañías líderes de la industria en Europa. El año 2000 fue el ejercicio donde el Grupo Iberia prácticamente alcanzó la mítica cifra de 30 millones de pasajeros transportados.

En el mes de marzo del año 2000 se produjo la entrada en el máximo órgano de dirección de la empresa de los representantes de los propietarios del 40% de las acciones de Iberia, después de la venta de dicho porcentaje de capital de SEPI, dentro del proceso de privatización.

Para el **Grupo Iberia**, la meta perseguida en este ejercicio se ha basado en la creación de **valor para el accionista**. Para alcanzar dicha meta, la compañía terminó y presentó durante los primeros meses del año el nuevo **Plan Director 2000-2003**, continuación del anterior, definiendo las acciones precisas para cumplir el siguiente decálogo de objetivos estratégicos:

- Reforzar el liderazgo en los mercados principales, especialmente los tráficos de los mercados España-Europa y Europa-Latinoamérica.
- Aumentar la satisfacción del cliente, en especial de los viajeros más frecuentes, mediante la mejora de la atención y calidad del servicio, incrementando cuota en el tráfico business.
- Liderar la utilización de nuevas tecnologías en el sector.
- Desarrollar las alianzas en transporte aéreo.
- Dotar de autonomía a cada negocio para mejorar su competitividad y asegurar su desarrollo.
- Reducir los costes unitarios y aumentar la productividad de los recursos.
- Aumentar la utilización de los aviones y del resto de activos.
- Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
- Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
- Adaptar los procesos de planificación y seguimiento a la gestión del valor.



De acuerdo con los mencionados objetivos estratégicos planteados, el año 2000 también ha sido un año de crecimiento para Iberia: si durante 1998 y 1999 se apostaba prioritariamente por el mercado latinoamericano al aumentar su oferta en más del 30% y renovar su clase Business, este año y los próximos, los mayores incrementos se producirán en el mercado europeo, en el cual Iberia ha crecido en el 2000 un 13%, mediante el aumento de frecuencias a Milán, Roma, Bruselas, Ginebra y Estocolmo desde Madrid; y a Londres desde Barcelona. A través de Iberia Regional-Air Nostrum, se incrementó la oferta a Lyon y Toulouse desde Madrid, así como a Hannover y Turín desde Madrid y Barcelona, estos últimos iniciados a finales de 1999.

Además de esta apuesta por el mercado europeo, el Grupo Iberia ha mantenido su apuesta y mejorado su oferta con América, incrementando sustancialmente sus vuelos semanales a Miami, Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro y Sao Paulo, ofreciendo este año casi un 9% más de oferta en este mercado. A esto hay que añadir que la compañía ha sustituido los DC-9 que tenía en Miami por modernos aviones MD-87, lo que supone, además de la utilización de un avión de tecnología más avanzada, mayor número de plazas en cada uno de los vuelos que la compañía realiza entre Miami y los destinos de Centroamérica (Cancún, Panamá, Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua y San José de Costa Rica). A este crecimiento de la producción en rutas intercontinentales se ha añadido un comportamiento muy favorable de la demanda que casi ha duplicado el de la oferta, superando el coeficiente de ocupación del año más de 6 puntos al alcanzado en 1999.

Por su parte, el mercado nacional ha contado con importantes mejoras. Los vuelos entre Canarias y la Península han experimentado un crecimiento del 7,1%. Los vuelos entre Madrid y Barcelona también se incrementaron, consiguiendo este año, en octubre y noviembre, nuevos récords en la ruta Madrid-Barcelona. De hecho, a lo largo de este año, Iberia transportó en torno a tres millones de pasajeros en esta ruta (más de 2 millones en el Puente Aéreo y en torno a 950.000 en vuelos con reserva), con un incremento del 8,9% sobre el volumen de pasajeros transportados el año anterior.

Entre las diversas medidas del Nuevo Plan Director, Iberia ha tenido en la atención al cliente uno de sus objetivos prioritarios. Así puso en marcha diversos proyectos dentro del ámbito comercial para mejorar la calidad del servicio al cliente: en junio se puso en marcha un Centro de Atención Telefónica (C.A.T.), para atender las incidencias de equipaje ocurridas en territorio nacional y que afecten a los clientes del Grupo Iberia, a clientes de la alianza oneworld o a los clientes de otras compañías con las que la empresa mantiene diferentes acuerdos. Por otro lado, en septiembre comenzaba su andadura el Centro de Información y Reservas para Europa, que ha permitido unificar y mejorar el servicio que se ofrece, centralizando las llamadas procedentes de los clientes directos de la compañía en diversos países europeos, mediante la homogeneización de procedimientos de atención al pasajero.

Durante el año se continuó con la extensión del billete electrónico. Dicho billete (e-ticket) disponible para cualquier vuelo nacional, salvo el Puente Aéreo, ha sustituido el tradicional papel por registros electrónicos residentes en una base de datos. Entre otras ventajas para el cliente, no puede ser robado ni extraviado, y basta una llamada telefónica a la agencia de viajes o a Serviberia para realizar todos los trámites. La aceptación de este tipo de billete entre los clientes de la compañía no ha dejado de crecer, pasando de 2.077 billetes vendidos en junio a la cifra máxima de



15.958 en noviembre, es decir siete veces más. Los 85.268 billetes vendidos en total durante el año suponen para la empresa, además, un ahorro de costes.

El Grupo Iberia, también, ha realizado un notable esfuerzo en el desarrollo de nuevas tecnologías. Esfuerzo que se ha visto compensado con el liderazgo entre las empresas que más venden por internet. Dentro de su estrategia de e-commerce, Iberia L.A.E. lanzó en febrero su primera oferta masiva de venta de vuelos a través de su página web en internet. Esta promoción ("Despegue On Line"), puso a la venta 150.000 plazas para volar a 30 destinos nacionales e internacionales, con precios sensiblemente reducidos, y se prolongó hasta septiembre. A partir de ese mes se lanzó un nuevo producto ("Elige y Vuela"), que significa poner todas sus tarifas en la red. Con "Elige y Vuela" Iberia apostó definitivamente por las ventas a través de internet, consolidándose como la empresa española que más vendió a través de su propia página web en el 2000. Muestra del éxito obtenido por el nuevo canal, el número de billetes vendidos por este sistema ha ascendido a 300.000, con unos ingresos superiores a los 5.000 millones, alrededor del 1,5% de los ingresos, siendo ganadora del iBest 2000, el Oscar de la internet, por la mejor web en la categoría de transportes.

Además Iberia L.A.E. ha ampliado la posibilidad de reservar y comprar billetes a través de sus páginas web en Europa. En Alemania y Austria (www.iberia.de) así como en el Reino Unido e Irlanda (www.iberia.com/iberia.uk) se puede ahora realizar el proceso de compra "on line", además de obtener información de la compañía o adherirse al programa Iberia Plus. Está previsto que en los primeros meses del año 2001 estos puntos de venta se ofrezcan igualmente en Francia, Italia y Estados Unidos.

Simultáneamente a lo anterior, Iberia L.A.E. y otras diez aerolíneas europeas, anunciaron en mayo el acuerdo alcanzado para crear una agencia de viajes en internet. Esta agencia de viajes "on line", que será gestionada de forma independiente, ofrecerá a los viajeros la más extensa gama de vuelos con origen y/o destino en Europa, y dará acceso a las tarifas más económicas, poniendo también al alcance de los clientes reservas hoteleras, alquiler de coches y seguros de viaje. El nuevo portal permitirá a las compañías asociadas reducir de manera significativa los gastos de ventas y distribución.

Al mismo tiempo, durante el ejercicio 2000, el Grupo Iberia ha continuado con su política de alianzas con el objetivo de ofrecer a sus clientes una red aún más extensa, mediante la incorporación de nuevos destinos, acuerdos con terceras compañías o densificando, con otros operadores, la oferta ya existente. Para ello, ha establecido varios acuerdos de códigos compartidos, tanto con miembros dentro del seno de la alianza oneworld como con otras aerolíneas, entre los que destacan el firmado con British Airways, que suma nueve rutas adicionales a las 21 en las que ya estaban volando conjuntamente e incorporando Iberia su código a ciertos vuelos operados por la franquicia GB Airways. Ambas compañías siguen trabajando para ampliar su cooperación en otras rutas, especialmente entre Europa y América Latina. Asimismo son relevantes los acuerdos con Air France para la ruta a Manila, con LOT para la ruta de Barcelona a Varsovia; y para densificar la oferta existente del Grupo, los acuerdos con Swissair entre Madrid / Barcelona y Zurich, y con LAN Chile a Santiago de Chile.

A lo largo de todo el ejercicio 2000, se ha profundizado en el diseño del modelo de holding del Grupo Iberia, aprovechando la experiencia conocida del actual funcionamiento de las unidades de negocio de Iberia L.A.E., y se ha venido trabajando la fór-

mula mercantil para la creación de las nuevas sociedades que compondrán dicho holding. Todo ello permitirá una mayor autonomía de los negocios, y una capacidad de gestión de los recursos independiente en los diferentes negocios de Iberia L.A.E.: handling (en la actualidad adjudicataria de la concesión de AENA para prestar los servicios de handling en los aeropuertos españoles), carga, sistemas, mantenimiento aeronáutico e instrucción de tripulantes. Esta nueva estructura empresarial será implantada cuando los accionistas lo decidan porque la compañía ya está preparada.

Esta estrategia de diversificación y reestructuración del negocio de transporte aéreo pasa por la reducción de la participación que Iberia L.A.E. tenía en Amadeus GTD, así como por una oferta pública de venta de acciones, realizada en primavera, quedando la participación en el 18,28%, y obteniendo unas plusvalías cercanas a los 65.000 millones de pesetas.

Para alcanzar el objetivo de reducción de costes, el Grupo Iberia, dentro de su estrategia comercial, estableció con éxito un nuevo sistema de retribución a las agencias nacionales hace dos años (Plan Valor 98). A comienzos del ejercicio 2000, la compañía ha introducido un nuevo modelo de gestión comercial en los mercados internacionales, cuya finalidad es lograr un incremento de las ventas a través de una gestión más eficiente del gasto comercial, creando un nuevo sistema de retribución variable al canal, que tiene el objetivo de retribuir a cada agencia en relación con el esfuerzo comercial realizado, mediante el desarrollo de una nueva aplicación, denominada Milenium, que homogeneiza los sistemas de incentivos. En todos los mercados internacionales se va a incentivar con relación a tres conceptos: crecimiento general, crecimiento en las tarifas de alto ingreso y crecimiento en determinados destinos.

Además, Iberia L.A.E. y otras ocho grandes compañías aéreas americanas y europeas han formado un consorcio para crear un portal de compras sectorial en internet, a través del cual operar en un mercado de aviación de ámbito mundial, con el fin de optimizar compras e inventarios. La compañía espera reducir sustancialmente los costes en la cadena de suministros (combustible, asistencia en aeropuertos, piezas de repuestos de aviones y motores, catering,...) gracias a su participación en esta empresa.

Asimismo, en julio de 2000, Iberia, L.A.E., BBVA, Telefónica y Repsol YPF constituyeron una sociedad con el objetivo de desarrollar un portal horizontal de compras por internet (e-procurement), que servirá para facilitar los procesos de adquisición de los bienes y servicios no productivos de las cuatro compañías.

Siguiendo las estrategias del Plan Director, y como continuación del plan de renovación de flota suscrito por la compañía española en 1998, que convierte a Iberia en la compañía europea con una flota más moderna, durante el año 2000 se incorporaron un total de 27 nuevos aviones, de los que quince pertenecen a la familia Airbus 320 (once A-320 y cuatro A-319), ocho son Boeing 757, un Boeing 747 y tres son Airbus 340. Los Airbus 320 y Boeing 757 sustituyen a los Boeing 727, mientras que los Airbus 340 reemplazan a los DC-10 (retirados de operación a finales de noviembre). La fórmula de financiación de activos utilizada en la adquisición de 18 aviones se ha vuelto a basar en una operación de securitización como la realizada en el año anterior.

Estos 27 aviones se suman a los 21 recibidos durante 1999. A finales de 2000, Iberia ya ha incorporado a su flota la mitad de los aviones que contempla el citado Plan de

renovación. Esta incorporación de flota, además de ofrecer una mayor calidad a los clientes, permitirá una importante homogeneización, aumentando la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones, consiguiendo una reducción de costes de mantenimiento y del consumo de combustible.

Dentro de su estrategia de cobertura de los riesgos no operativos, Iberia ha realizado importantes esfuerzos en mantener una acertada política de cobertura del precio del combustible. La espectacular subida que experimentó el precio del crudo a lo largo del año -llegó a situarse en varios momentos del año por encima de 34 dólares/barril- le ha supuesto al Grupo Iberia un incremento del 56% de sus costes por este concepto. La elevación del cambio del dólar respecto al euro y el mayor volumen de actividad también han elevado el importe de esta partida.

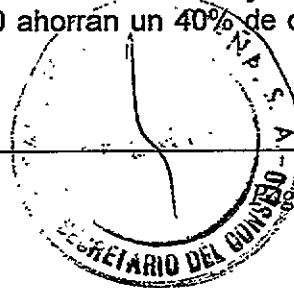
Estos costes podrían haber sido aún mayores de no ser por la citada política de cobertura de precios llevada a cabo por la compañía. Iberia ha conseguido ahorrar cerca de 25.000 millones de pesetas gracias a que consiguió asegurar el 50% del combustible utilizado en el año 2000 a 17 dólares/barril y un 15% a algo más de 23 dólares; sólo el 35% se pagó al precio libre del mercado. Esto ha permitido que Iberia tenga uno de los costes unitarios de combustible (en centavos por AKO) más bajos de Europa.

Al enorme esfuerzo inversor hecho por el Grupo Iberia en activos materiales, le ha acompañado el desarrollo de una política de reforzamiento de la competitividad de los recursos humanos, para lo cual se puso en este año en marcha el Plan Estratégico de Formación (2000-2002). Los objetivos esenciales de las actividades formativas son: asegurar la adaptación de los trabajadores afectados por la incorporación de nueva flota, equipos y sistemas; mejorar la imagen y el servicio ofrecido a los clientes; promover la prevención de riesgos laborales; favorecer la mejora continua de la eficacia en la gestión de directivos y mandos; y, con carácter general, facilitar la formación necesaria a todos los trabajadores para su actualización profesional permanente.

Pero además del Plan Director -en el que se basan las estrategias del Grupo Iberia para los próximos años- en el año 2000, Iberia ha realizado otros ambiciosos proyectos, entre los que se encuentra el de seguir desarrollando una política medioambiental eficiente, proyecto aprobado en enero de 2000. La puesta en marcha de esta política medioambiental será la primera fase de un amplio proceso con el que Iberia desea lograr una eficaz gestión respecto al entorno natural, que sirva para prevenir y con ello evitar la contaminación procedente de sus actividades.

Dentro de las actuaciones que va a impulsar Iberia en este ámbito destacan tanto la promoción y aplicación de todas las mejoras técnicas disponibles y económicamente viables, como la utilización racional de los recursos limitados (agua, combustible, electricidad, papel...) y la gestión adecuada de los residuos, vertidos y emisiones, mediante su reducción, reciclaje y tratamiento. Igualmente, se fomentará la mejora de la gestión y la adecuación medioambiental de sus proveedores y subcontratistas, así como la concienciación de su personal a través de programas de formación y sensibilización en relación con la protección del medio ambiente.

En este sentido hay que señalar que el plan de renovación de flota en el que está inmersa la compañía actualmente, va a proporcionar ahorro de combustible y menores niveles de ruido. Los aviones de la familia Airbus 320 ahorran un 40% de com-



bustible y producen hasta nueve veces menos ruido que los aviones a los que van a sustituir, los Boeing 727.

Igualmente, Iberia seguirá colaborando con las Administraciones Públicas y agentes sociales con el fin de eliminar o minimizar el impacto medioambiental negativo del transporte aéreo. Asimismo, continuará participando en los foros nacionales e internacionales de este sector dirigidos a proteger el medio ambiente.

El Proyecto Euro ha seguido su curso durante el presente ejercicio, mediante el continuo análisis y valoración de los impactos en tareas, recursos, y sistemas, adaptando los procedimientos y sistemas afectados que debían ser considerados en este ejercicio, cumpliendo con el calendario estimado, y creando la Oficina de Proyecto de Transición al Euro, lo que asegurará una transición exitosa a la moneda única en enero del 2002.

Continuando su proceso de normalización, Iberia L.A.E. obtuvo de AENOR el 21 de junio, la certificación ISO 9000, según la norma UNE-EN-ISO-9002, en las actividades de handling de pasajeros y rampa en los 13 aeropuertos españoles de mayor actividad de los 39 en los que presta este servicio. Los aeropuertos objeto de esta certificación son los siguientes: Madrid, Barcelona, Mallorca, Ibiza, Menorca, Alicante, Bilbao, Málaga, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte y Tenerife Sur. El proceso de certificación de los restantes 26 aeropuertos españoles en los que opera la compañía se iniciará en una próxima fase. Iberia Handling, con este sistema certificado de aseguramiento de la calidad, continúa desarrollando su estrategia de mejora del servicio que presta a sus clientes.

Como consecuencia del conjunto de actuaciones mencionadas, los resultados antes de impuestos del Grupo Iberia alcanzan en el 2000 los 36.833 millones de pesetas, mejorando en casi un 18,5% los del año anterior y situando la rentabilidad sobre fondos propios en el 17,27%.

El coste por AKO, principalmente impulsado por los altos precios de combustible comentados y por el comportamiento de la paridad con el dólar, se situó en 13,12 pesetas, incrementándose frente al año anterior en un 7,7%. Pero los ingresos unitarios por AKO crecieron también en niveles similares (7,0%) gracias a los esfuerzos del conjunto de la compañía por mejorar nuestro posicionamiento comercial, manteniéndose de esta forma el margen unitario a pesar del importante deterioro de los costes sólo parcialmente controlables.

En resumen, se puede decir que el año 2000, pese a haber sido un año de precio alto del combustible y dólar, Iberia ha sabido adaptarse y anticiparse con éxito a un entorno poco favorable. De ahí que haya conseguido estabilizar la rentabilidad del Grupo con un EBITDAR que ha crecido frente al generado en 1999 en más de un 13%.

Esta saludable situación de los niveles de rentabilidad permite enfrentar el futuro como compañía totalmente privatizada con optimismo, implicándose todos los colectivos que la componen en un esfuerzo común que permita crear valor para los accionistas y hacer una compañía cada vez mejor situada en términos de competitividad, desarrollando las estrategias constituidas y definidas por todas las áreas de la compañía e incluidas en el Plan Director 2000/2003.

2. PRODUCCIÓN DE IBERIA (POR REDES)

2.1. OFERTA

La producción de Iberia, L.A.E. ha experimentado en términos de AKO's, un incremento superior al 8% sobre el año 1999, destacando la red europea (12,8%), red en la que se ha enfocado el crecimiento estratégico de Iberia en este ejercicio, de acuerdo con el Plan Director y que continuará en los próximos años:

Millones de AKO's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	13.596	12.901	695	5,4
EUROPA	13.696	12.137	1.559	12,8
AMÉRICA	26.230	24.432	1.798	7,4
ÁFRICA SUR	768	768	0	0
IBERIA LAE	54.290	50.238	4.052	8,1

La producción de Iberia, L.A.E., medida en términos de Horas bloque, ha superado en un 6,5% a la de 1999 (considerándose en este ejercicio la integración total de Aviaco en la producción de Iberia, L.A.E.). La operación de wet lease, aunque reducida, se sigue manteniendo no sólo por la necesidad de alcanzar unos niveles de producción imprescindible, sino también por la flexibilidad que aporta al esquema productivo de la compañía.

Su evolución es la siguiente:

Horas Bloque	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA OPERADORA	417.372	330.913	86.459	26,1
WET-LEASE	35.444	42.641	-7.197	-16,9
AVIACO OPERADORA (*)	-	51.729	-51.729	-100,0
IBERIA LAE	452.816	425.283	27.533	6,5

(*) integrada en Iberia L.A.E. desde septiembre 1999.

2.2. DEMANDA

El número de pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. se ha incrementado respecto a 1999 de forma importante en todos los mercados, lo que ha supuesto transportar dos millones y medio de pasajeros más que en 1999. Destaca el crecimiento en el largo radio, como consecuencia de la consolidación de la oferta desarrollada desde 1998 y la estructura diseñada de servicios (vuelos directos y diarios, nueva business intercontinental).

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

Miles de pasajeros	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	14.160	12.888	1.272	9,9
EUROPA	7.669	6.574	1.095	16,7
AMÉRICA	2.645	2.359	286	12,1
ÁFRICA SUR	69	58	11	19,0
IBERIA LAE	24.543	21.879	2.664	12,2

La evolución de PKT's ha sido muy positiva, creciendo la demanda casi el doble que la oferta, destacando el crecimiento del 16,9% en largo radio y el 12,6% en doméstico.

Su distribución por compañías y redes es la siguiente:

Millones de PKT's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	9.762	8.669	1.093	12,6
EUROPA	9.355	8.043	1.312	16,3
AMÉRICA	20.375	17.425	2.950	16,9
ÁFRICA SUR	557	470	87	18,5
IBERIA LAE	40.049	34.607	5.442	15,7

2.3. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por Iberia, L.A.E. en el ejercicio actual se ha situado en el 73,8%, casi 5 puntos porcentuales por encima del año anterior, debido al importante incremento de demanda en todas las redes, especialmente las transatlánticas (donde el load factor ha aumentado 6,4 puntos porcentuales) y España, que ha crecido 4,6 puntos en este periodo, tras la recuperación de los problemas sufridos por la congestión aeroportuaria a lo largo de la mayor parte del ejercicio anterior.

Estos niveles de ocupación son récord en la historia reciente de la compañía y la sitúan en niveles similares a los de las compañías líderes del sector.

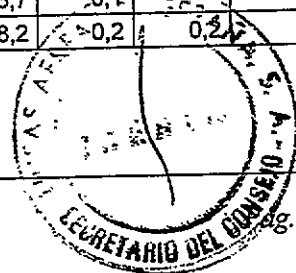
Su distribución por redes es la siguiente:

En porcentaje	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
ESPAÑA	71,8	67,2	4,6	6,8
EUROPA	68,3	66,3	2,0	3,0
AMÉRICA	77,7	71,3	6,4	9,0
ÁFRICA SUR	72,5	61,1	11,4	18,7
IBERIA LAE	73,8	68,9	4,9	7,1

2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILÓMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 2000, y su comparación con 1999, por áreas es la siguiente:

Ptas./PKT- cént. €/PKT	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
ESPAÑA	19,9	12,0	20,7	12,4	-0,8	-0,4	-3,9
EUROPA	19,7	11,8	19,8	11,9	-0,1	-0,1	-0,5
AMÉRICA	8,6	5,2	7,6	4,6	1,0	0,6	13,2
ÁFRICA SUR	6,2	3,7	6,1	3,7	0,1	0,1	1,6
IBERIA LAE	13,9	8,4	13,7	8,2	0,2	0,2	1,5



El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un incremento en Iberia de un 1,5%, ya que el exceso de oferta en los mercados europeos y sobre todo el doméstico, ha presionado los precios a la baja. A ello se suman los importantes incrementos de oferta de Iberia precisamente en aquellas redes con menor yield, que son los mercados atlántico medio y sur, produciéndose una disminución por efecto del mix de tráfico, compensada parcialmente por la paridad dólar en estos mercados y siendo importante mencionar el favorable comportamiento del peso que el tráfico de negocios tiene en el mix de pasaje.

Con todo, los ingresos unitarios por AKO alcanzan unas mejoras muy importantes sobre el año anterior, tal y como se refleja en el cuadro siguiente:

Ptas./AKO- cént. €/AKO	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
ESPAÑA	14,3	8,6	13,9	8,4	0,4	0,2	2,9
EUROPA	13,4	8,1	13,1	7,9	0,3	0,2	2,3
AMÉRICA	6,7	4,0	5,4	3,2	1,3	0,8	24,1
ÁFRICA SUR	4,5	2,7	3,7	2,2	0,8	0,5	21,6
IBERIA LAE	10,3	6,2	9,4	5,6	0,9	0,6	9,6

2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos por tráfico de pasaje regular de Iberia L.A.E. se incrementaron en 2000 en casi un 18%, ascendiendo a 556.511 millones de pesetas (€ 3.345 millones), debido principalmente al aumento de la demanda y ayudados por la evolución de la paridad frente al dólar.

La distribución es la siguiente:

Mill. Ptas.- Mill. €	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
ESPAÑA	193.779	1.165	179.241	1.077	14.538	88	8,1
EUROPA	183.990	1.106	159.105	956	24.885	150	15,6
AMÉRICA	175.300	1.053	132.198	795	43.102	258	32,6
ÁFRICA SUR	3.442	21	2.860	18	582	4	20,3
IBERIA LAE	556.511	3.345	473.404	2.845	83.107	500	17,6



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

3.1. IBERIA COMERCIALIZACIÓN RED Y PROGRAMA

De acuerdo con los objetivos estratégicos planteados, el año 2000 también ha sido un año de crecimiento para Iberia en el cual los mayores incrementos se produjeron en el mercado europeo, donde Iberia creció un 13%, mediante el aumento de frecuencias a Milán, Roma, Bruselas, Ginebra y Estocolmo desde Madrid; y a Londres desde Barcelona. A través de Iberia Regional-Air Nosttrum, se incrementó la oferta a Lyon y Toulouse desde Madrid, así como a Hannover y Turín desde Madrid y Barcelona, estos últimos iniciados a finales de 1999.

Asimismo se han incrementado sustancialmente los vuelos semanales a Miami, Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro y Sao Paulo, ofreciendo este año casi un 9% más de oferta en este mercado, a lo que hay que añadir la sustitución de los DC-9 radicados en Miami por modernos aviones MD-87, lo que ha supuesto mayor número de plazas en cada uno de los vuelos que la compañía realiza entre Miami y los destinos de Centroamérica (Cancún, Panamá, Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua y San José de Costa Rica).

Por su parte, el mercado nacional ha contado con importantes mejoras. Los vuelos entre Canarias y la Península han experimentado un crecimiento del 7,1%. Los vuelos entre Madrid y Barcelona también se incrementaron, consiguiendo este año, en octubre y noviembre, nuevos récords en la ruta Madrid-Barcelona. De hecho, a lo largo de este año, Iberia transportó en torno a tres millones de pasajeros en esta ruta (más de 2 millones en el Puente Aéreo y en torno a 950.000 en vuelos con reserva), con un incremento del 8,9% sobre el volumen de pasajeros transportados el año anterior.

Con todo, las cuotas de mercado en las rutas estratégicas de Iberia se han incrementado, alcanzado en el mercado España-Europa el 34,5%, y en el mercado Europa-Latinoamérica el 15,1%.

Entre las diversas medidas del Nuevo Plan Director, Iberia ha tenido en la atención al cliente uno de sus objetivos prioritarios, poniéndose en marcha diversos proyectos: en junio, un Centro de Atención Telefónica (C.A.T.), para atender las incidencias de equipaje ocurridas en territorio nacional, y en agosto comenzaba su andadura el Centro de Información y Reservas para Europa, que ha permitido unificar y mejorar el servicio que se ofrece, centralizando las llamadas procedentes de los clientes directos de la compañía en diversos países europeos.

Además, durante el año se continuó con la extensión del billete electrónico. Dicho billete (ciberticket) disponible para cualquier vuelo nacional, salvo el Puente Aéreo, ha sustituido el tradicional papel por registros electrónicos residentes en una base de datos: basta una llamada telefónica a la agencia de viajes o a Serviberia para realizar todos los trámites. La aceptación de este tipo de billete entre los clientes de la compañía no ha dejado de crecer, vendiéndose 85.268 billetes en total durante el año con el consiguiente ahorro de costes comerciales.



Este nuevo centro de atención al cliente, esta permitiendo mejorar nuestros niveles de servicio al cliente y una homogeneidad de nuestra política en este área.

Durante el año 2000, Iberia.com ha experimentado un importante crecimiento en su volumen de negocio, consolidándose como un canal de venta claramente alternativo a los tradicionales.

La introducción a finales de febrero del 2000 de tarifas exclusivas para venta a través de Iberia.com, ha permitido a Iberia ser líder en esta actividad y alcanzar unas ventas de 5.350 millones de pesetas, y un alto grado de penetración y reconocimiento entre el creciente número de usuarios de internet españoles. El mencionado volumen de negocios, significa el 18% del total generado en España, que según la AECE (Asociación Española de Comercio Electrónico) ascendió a 29.877 millones de pesetas. El total de accesos al sitio de internet ha ascendido a 8.153.784.

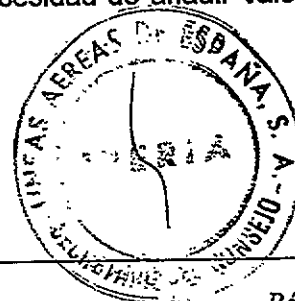
La venta media por billete en Iberia.com ha crecido por encima del 20% desde Marzo hasta Diciembre, mostrando una tendencia al alza, que debe continuar en esa línea con la mejora funcional y operativa que se introducirá durante el año 2001, y que se traducirá en una clara mejora de la propuesta de Iberia al cliente.

Iberia L.A.E. ya ha ampliado la posibilidad de reservar y comprar billetes a través de sus páginas web en Europa. En Alemania y Austria (www.iberia.de) así como en el Reino Unido e Irlanda (www.iberia.com/iberia.uk) se puede ahora realizar el proceso de compra "on line", además de obtener información de la compañía o adherirse al programa Iberia Plus y está previsto que en los primeros meses del año 2001 estos puntos de venta se ofrezcan igualmente en Francia, Italia y Estados Unidos.

Durante el año 2000 se ha seguido avanzando en la mejora de gestión de los mercados internacionales, destacando el ahorro de gastos comerciales, fundamentalmente gastos de distribución y racionalización de nuestra organización territorial.

La introducción de la herramienta "Milenium", aplicación informática para la gestión del canal de distribución, ha permitido introducir políticas y criterios homogéneos de gestión que, junto a la reducción de comisiones en la mayoría de los mercados, ha dado como resultado un ahorro aproximado de 1.500 millones de pesetas.

Además, la organización territorial ha mejorado significativamente en productividad, alcanzando sus objetivos de ingresos internacionales que han superado a los del año anterior en más de un 22%, todo ello con menos recursos humanos, consolidando durante el año 2000 su evolución hacia el nuevo modelo de gerencia comercial, cuya orientación consiste fundamentalmente en centrar a nuestra organización territorial en la necesidad de añadir valor a la comercialización.



3.2. IBERIA CARGA

El comportamiento de este área ha sido satisfactorio en este ejercicio, con un incremento de mercancía transportada del 6,2% sobre el ejercicio de 1999, que se convierte en una mejora de hasta el 11% en ingresos. Esto se consigue merced a una mejora tanto del factor de ocupación de 7,6 puntos, como por un incremento del yield del 3%.

Además, el fuerte recorte en vuelos cargueros, puesto en marcha para optimizar la atención a los mercados para minimizar el incremento de costes provocados por las alzas espectaculares del cambio del US dólar y del combustible, sobre todo durante el segundo semestre del año, han hecho que los resultados mejoren sustancialmente sobre los obtenidos en 1999.

En la red de corto y medio radio, el tráfico a Canarias ha supuesto el 40% de los ingresos de la red, con un incremento del 11% sobre el año 1999, gracias a los nuevos contratos firmados con la Dirección General de Correos, y a pesar de la disminución de la exportación de pescado desde Canarias.

La aportación del tráfico intercontinental ha determinado un crecimiento en las toneladas transportadas, en toda la Unión Europea, con una disminución del yield en este mercado compensada con el tráfico a Canarias y al lanzamiento de nuevos productos (Priority y Courier) para recuperar parte del tráfico actualmente realizado por superficie. Asimismo, el nuevo vuelo carguero con Frankfurt ha permitido incrementar notablemente la ocupación de los vuelos de largo radio.

En la redes de largo radio, este ejercicio se caracteriza por los fuertes incrementos experimentados en el tráfico con Latinoamérica y por el incremento de ingresos experimentado por el alto valor del dólar. En el conjunto de esta red, la mercancía transportada ha crecido el 8% y los ingresos lo han hecho en el 15%. En el Atlántico Norte la oferta en vuelos de pasaje prácticamente se mantiene y los ingresos mejoran en el 12%, al acudir a cargas de más alto ingreso medio, al incremento de las exportaciones a EE.UU. y al efecto del dólar. En el Atlántico Medio la oferta ha crecido un 12%, pero únicamente mejoran los ingresos en el 8%.

En el Atlántico Sur, donde la oferta de pasaje casi se ha duplicado, el hecho de que la demanda originada en Latinoamérica sea muy baja al existir una muy acusada direccionalidad, ha hecho que la carga transportada en pasaje haya crecido solamente el 76%. Los ingresos de esta subred han sido de 5.400 millones de pesetas con un incremento del 32%. El incremento más fuerte, y consiguientemente la ocupación de los vuelos, está en las salidas de Europa y la línea de Santiago de Chile. Para fortalecer la ocupación de los vuelos desde el Cono Sur se ha comenzado a potenciar la actividad comercial en esta área

Por último, es importante destacar que a finales del año 2000 la Dirección de Carga consiguió ser certificada por AENOR como ISO 9000.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:



	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
TKO's (millones)	1.292	1.342	-50	-3,8
Bodega	1.078	1.002	76	7,6
cargueros	214	340	-126	-37,2
TKT's (millones)	890	823	67	8,1
bodega	778	657	121	18,3
cargueros	112	166	-54	-32,6
C.O. (%)	68,9	61,3	7,6	12,3
bodega	72,1	65,6	6,5	10,0
cargueros	52,4	48,8	3,6	7,4
Ing. med TKT (Pts/TKT c€/TKT)	42,6 25,60	41,4 24,88	1,2 0,72	2,9
Ingreso total Carga (Mill.Ptas.)	37.861	34.051	3.810	11,2
Ingreso total Carga (€ Mill.)	228	205	23	11,2

3.3. IBERIA HANDLING

La actividad total ha experimentado un incremento del 3,4% sobre el año anterior debido al incremento de la producción propia y del Grupo Iberia (6,9%) y sobre todo Air Nostrum que ha tenido un incremento del 34,3%.

Con respecto al año anterior, la actividad de terceras compañías ha disminuido un 6,9%, dando con ello por finalizado el proceso inicial de entrada al mercado de los segundos operadores, previéndose en el futuro un incremento de actividad de acuerdo al crecimiento del mercado.

La plantilla total se ha incrementado un 3,8% respecto al año anterior, debido al aumento de actividad y a nuevos servicios que se están realizando, principalmente en el aeropuerto de Barajas. El plan de empleo llevado a cabo en diciembre de 1999 ha hecho que durante el año 2000 se haya desarrollado la actividad en los aeropuertos españoles con un mayor número de personal fijo, que se ha visto compensado con menos horas de contratación de eventuales.

Con todo, la productividad empeora casi un 0,5%, debiendo tenerse en cuenta que se ha desarrollado un importante volumen de actuaciones encaminadas a mejorar el servicio a los pasajeros, de acuerdo con los parámetros desarrollados por la Dirección Comercial del Grupo Iberia.

	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Aviones ponderados atendidos	442.548	427.999	14.549	3,4
Iberia	231.091	217.060	14.031	6,5
Resto Grupo Iberia	30.794	28.001	2.793	10,0
Franquiciadas	33.631	25.048	8.545	34,3
Terceras (nac+ext)	147.032	157.890	-10.860	-6,9
Plantilla equivalente	8.250	7.947	303	3,8
Ingresos terceros (Resto Grupo + Air Nostrum + Terceras) (millones pts.)	39.193	40.884	-1.691	-4,1
Ingresos explotación (millones pts.)	79.390	79.514	-124	-0,2
Ingresos explotación / a.pond.(pts.)	179.393	185.781	-6.388	-3,4
Productividad (horas /av.pond.)	32,11	31,99	0,12	0,4



3.4. IBERIA MANTENIMIENTO

Las actuaciones de la Dirección de Material en el área de marketing y ventas de servicios a terceros, siguiendo la directrices contenidas en el Plan Director 2000-2003, se han seguido centrando en la promoción de servicios de mantenimiento de productos especializados en las flotas A340, A320, B747, MD80, en los motores CFM56-5A/-5B/-5C, JT9D-7Q/-59A/-70A, RB211-535E4 y JT8D-217/-219 y en toda la gama de componentes de estas flotas.

A lo largo del año se han realizado contactos con diversos fabricantes de motores y componentes y con otros centros de mantenimiento de líneas aéreas de primera línea y del entorno oneworld, tendentes a alcanzar acuerdos de cooperación que permitieran llegar a un mayor mercado. Asimismo, se han firmado nuevos acuerdos de mantenimiento, siendo los clientes más importantes:

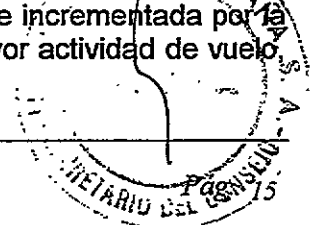
- | | |
|-------------------------|--|
| • Aerolíneas Argentinas | Revisiones de aviones B747, motores CFM56-C2, JT9D-7Q, JT8D-217, componentes de A340. |
| • Air Atlanta Icelandic | Mantenimiento de ruedas y frenos de B747. |
| • Air France | Revisiones C y componentes de B747. |
| • Air Liberté | Mantenimiento motores JT8D-219 y componentes MD's. |
| • Air Madagascar | Mantenimiento de JT9D-7Q. |
| • Airtours / Premierair | Mantenimiento de motores JT9D-59. |
| • Armada Española | Mantenimiento de motores Pegasus y JT15. |
| • Cameroon Airlines | Mantenimiento de motores JT9D-7Q. |
| • Ejército del Aire | Mantenimiento de Aviones B707 y Falcon y apoyo operacional a aviones de transporte de personalidades del Estado. |
| • Nouvelair | Mantenimiento componentes MD's. |
| • Polar Air | Mantenimiento de motores JT9D-70. |
| • Spanair | Revisiones C, IV y D de MD80 para los años 2000 a 2003. |
| • Syrian Arab Airlines | Mantenimiento componentes de B727. |

Durante el año se han incrementado notablemente las actuaciones para soportar las actividades relativas a la venta de aviones DC9, DC10, B727, así como la incorporación o devolución de aviones alquilados B747, B757, A320 y A340.

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

- Modificación de los interiores de la flota A320.
- Incorporación de TCAS y 8.33 VHF en las flotas de Iberia.
- Adaptación equipación flota A320 antigua a nuevos aviones.
- Componentes de la flota A340.

La facturación de trabajos al exterior ha estado influida por la mayor reparación de motores de terceros así como por la alta cotización del dólar respecto al euro, en tanto que la actividad realizada a Iberia se ve incrementada por la inclusión de la flota de Aviaco en la de Iberia y una mayor actividad de vuelo.



pero como contrapartida, en el capítulo de gastos, los subcontratos han sufrido incrementos debido a la alta cotización del dólar respecto al euro. Los consumos han disminuido como efecto de la renovación de flota.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Nº Revisiones	251	233	18	7,7
HH producción plantilla propia (miles)	3.140	3.262	-122	-3,7
MOI/MOD	0,54	0,54	0	0
Ingresos de terceros (M. Ptas.) *	19.549	17.897	-1.892	-8,8
Plantilla equiv. (nº personas)	4.316	4.171	145	3,5

* Cifra de 1999 homogeneizada consolidando Aviaco en Iberia.

3.5. IBERIA SISTEMAS

Durante el año 2000 han comenzado a abordarse los proyectos que se definieron en el Plan Director, tanto dentro del área de Sistemas como implantando los sistemas de información que las otras áreas de la compañía necesitan para poder realizar sus propias acciones, para lo cual se ha continuado el proceso de renovación tecnológica.

En el área de sistemas comerciales se ha comenzado a dar el servicio de reservas, check-in y plan de vuelo a la compañía Lan Chile desde los sistemas de Iberia, y para Iberia L.A.E., se ha finalizado la implantación del Sistema PROS de gestión de los ingresos y la ocupación, se ha implantado el sistema Milenium para la negociación de los incentivos de agencias internacionales y se ha implantado la infraestructura tecnológica necesaria para iniciar el servicio del Call Center Europa.

Dentro de las aplicaciones relacionadas con el vuelo, en Operaciones se ha implantado el sistema para la Generación, Rotación y Asignación automática de tripulaciones CARMEN, se ha finalizado el desarrollo del sistema experto para Control de Red, SIRIO II, que ayuda a la resolución de incidencias y anomalías que ocurran durante la ejecución del programa diario de vuelos, mientras que en Servicio a bordo se ha implantado un nuevo sistema para ventas a bordo en las diferentes flotas de la compañía, basado en la utilización de ordenadores portátiles y se ha terminado la implantación del sistema Altair que permite la planificación del aprovisionamiento de materiales a bordo.

En las áreas de negocio, en mantenimiento, se ha iniciado el estudio de lo que será el nuevo sistema integrado de información de dicha unidad, y en los aeropuertos se ha implantado un nuevo sistema de comunicaciones y de gestión operativa de las escalas EVIL II en aeropuertos piloto; en relación con la alianza oneworld, se han unificado las prestaciones de los sistemas informáticos de las salas VIP.

En las áreas de administración, financiera y de personal, se han comenzado a dar los primeros pasos en la estrategia corporativa para el comercio business.



to business, y se ha realizado un sistema de gestión documental, que permite el acceso vía intranet como medio para la difusión dentro de la compañía.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Gastos explotación (M. Ptas.)	11.575	10.468	1.107	10,6
Gastos explotación (€ millones)	69,57	62,91	6,66	10,6
Plantilla equiv. (nº personas)	569	579	-10	-1,7
Inversiones (M. Ptas.)	3.198	3.715	-517	-13,9

3.6. IBERIA OPERADORA

En el área Técnica y de Apoyo al Vuelo se ha continuado el diseño de los manuales de las nuevas flotas incorporadas, manuales de seguridad y salvamento, y diversa documentación, así como los estudios de consumo de combustible. Además se ha participado de forma activa en los comités de control de ruidos de Barajas y de coordinación de navegación aérea y aeropuertos.

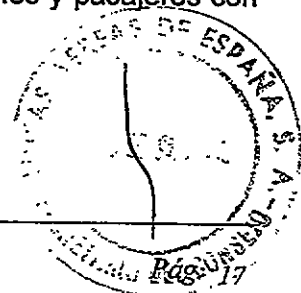
En el área de Seguridad de Vuelo durante el año 2000 se han realizado 57 auditorías internas para el seguimiento de su plan de calidad del área de Operaciones, cumplimentando tanto los requisitos ISO 9001 como JAR, superándose y certificándose la auditoría de seguimiento, sin encontrarse ninguna "no conformidad", lo que implica el mantenimiento de la certificación ISO 9001 por el área de operaciones. Se ha llevado a cabo la instalación de los equipos informáticos del programa FOQA (aseguramiento de la calidad en la operación de vuelo), constituyéndose el comité coordinador de seguridad de vuelo, del cual forman parte los representantes de seguridad de vuelo de todas las compañías aéreas españolas.

En el área de Instrucción, se ha desarrollado a lo largo del año 2000 una intensa actividad, debido a la contratación de 111 pilotos nuevos y a la instrucción durante el año de 15.016 alumnos. Asimismo se han impartido cursos de mandos a 36 futuros comandantes y se han agilizado todos los procesos de formación.

Para ello se han efectuado 2.681 cursos que han representado 78.925 horas de formación de tripulantes técnicos y 4.242 de TCP's.

Por lo que respecta a la actividad de simuladores de vuelo, se han impartido 35.319 horas en simulador y horas de vuelo de instrucción.

El área de Control Operacional ha seguido trabajando durante el año en el desarrollo y puesta en servicio de los proyectos SIRIO II y CREWS, que en combinación con los sistemas ATFM (air traffic flow management), ACARS, FMS y Flight Watch, se analizan las posibles alternativas a los problemas que se presentan en la operación diaria en aviones, tripulaciones y pasajeros con representaciones gráficas de los distintos escenarios.

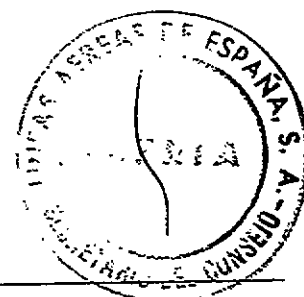


Asimismo, se han incluido nuevas funcionalidades en los sistemas de plan de vuelo, meteorología operacional de aeropuertos o información aeronáutica NOTAMS, etc.

El área de Gestión de Tripulantes Técnicos ha desarrollado o terminado de implantar sistemas de seguimiento de personal, como CARMEN, ALHAMBRA, CARLINGA e INTERBIDS.

El área de Programación TCP y Abastecimiento Aviones se ha seguido encargando de la planificación del servicio a bordo en las distintas flotas de corto y largo radio, participando en la creación del sistema GESABOR, gestión informe sobrecargo.

Las áreas de Servicio en Vuelo e Instrucción y Programas han seguido participando en el grupo de trabajo inflight service-cabin crew de oneworld y en dos grupos de trabajo IATA: "Customer Care" y "Cabin Safety". Además se han realizado 453 cursos de formación con un total de 3.136 horas de cursos y un total de 35.196 horas de alumno, con un total de 5.104 alumnos.



4. RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por Iberia a 31 de diciembre de 2000 en operación de pasaje, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

Tipo Flota	Iberia	Wet*	Total Operada
B727*	9		9
B737		3	3
B747	8	2	10
B757	18	6	24
B767	2		2
A300	6		6
A319	4		4
A320	43		43
A321	2		2
A340	12		12
DC9*	7		7
DC10*			
MD87	24		24
MD88	13		13
TOTAL *	148	11	159

* No se tiene en cuenta la flota inactiva, ni flota carguera (2 DC8).

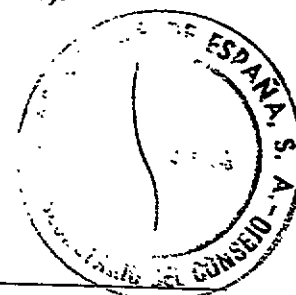
Esta situación es consecuencia de los siguientes cambios experimentados durante 2000:

Incorporaciones

- 2 A321 en arrendamiento financiero.
- 5 A320 en propiedad.
- 4 A319 en arrendamiento operativo.
- 6 A320 en arrendamiento operativo.
- 3 A340 en arrendamiento operativo.
- 1 B747 en arrendamiento operativo.
- 8 B757 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 5 B757 en arrendamiento operativo (3 pasan a wet lease).
- 14 B727 en propiedad.
- 6 DC10 en propiedad.
- 1 DC9 en propiedad.



Wet

- Se operan 3 B737 y 6 B757 en wet-lease a Air Europa (3 se dan de baja y se incorporan 3 procedentes de arrendamiento operativo).
- Se operan 2 B747 en wet-lease a Air Atlanta.

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

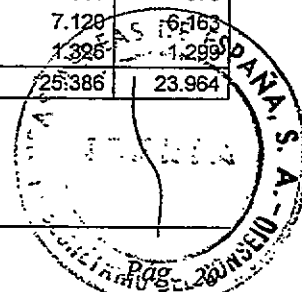
	2000	1999
B727	5,2	4,8
B747	12,8	11,9
B747M	10,4	8,7
B757	7,2	7,1
B767	11,9	11,4
DC9	4,1	5,5
DC10	8,9	10,9
MD87	7,2	6,3
MD88	7,5	7,6
A300	6,8	7,2
A319	6,1	-
A320	7,1	7,3
A321	8,2	7,9
A340	13,1	13,4
Utilización media flota c.r. y m.r.	6,6	6,2
Utilización media flota l.r.	12,4	12,1
Utilización media flota total	7,4	6,9

4.2. PERSONAL

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final ha sido como sigue en 2000 y 1999 (el personal procedente de Aviaco se incorporó a Iberia LAE el 1 de septiembre de 1999).

4.2.1. Distribución comparada de la plantilla promedio anual

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999
COMERC., RED Y PROGRAMA	2.711	2.732			2.711	2.732
CARGA	1.094	1.084			1.094	1.084
AEROPUERTOS	8.250	7.947			8.250	7.947
MATERIAL	4.316	4.166			4.316	4.166
SISTEMAS	569	573			569	573
OPERADORA	856	743	6.264	5.420	7.120	6.163
ÁREA CORPORATIVA	1.326	1.299			1.326	1.299
IBERIA, LAE	19.122	18.544	6.264	5.420	25.386	23.964



4.2.2. Distribución comparada de la plantilla fin ejercicio

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999
COMERC., RED Y PROGRAMA	2.838	2.788			2.838	2.788
CARGA	1.131	1.145			1.131	1.145
AEROPUERTOS	9.420	9.533			9.420	9.533
MATERIAL	4.247	4.378			4.247	4.378
SISTEMAS	567	570			567	570
OPERADORA	863	865	6.436	6.302	7.299	7.167
ÁREA CORPORATIVA	1.312	1.355			1.312	1.355
IBERIA, LAE	20.378	20.634	6.436	6.302	26.814	26.936



5. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN IBERIA

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

El resultado de explotación del ejercicio 2000 ha ascendido a 6.056 millones de pesetas (€ 36 millones) de beneficios.

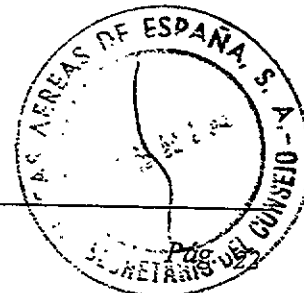
Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión de Iberia, que difiere de la cuenta de resultados de memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión, ofrece la siguiente composición:

Millones Ptas. – Millones €	2000		1999		% Var.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	718.338	4.317	623.968	3.750	15,1
Pasaje	571.915	3.437	487.186	2.928	17,4
Carga y exceso equipaje	39.134	235	35.694	215	9,6
Handling	40.418	243	41.174	247	-1,8
Material	19.544	117	21.219	128	-7,9
Ventas de mayordomía	2.629	16	2.832	17	-7,2
Comisiones de venta	17.440	105	13.148	79	32,6
Otros Ingresos Explotación	27.258	164	22.715	136	20,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	712.282	4.281	618.491	3.717	15,2
Comerciales	84.674	509	71.247	428	18,8
Combustible	94.705	569	57.034	343	66,1
Alquiler de flota	59.214	356	47.691	287	24,2
Cánones	2.459	15	2.379	14	3,4
Mantenimiento flota	45.677	274	45.749	275	-0,2
Tasas navegación	32.552	196	27.590	166	18,0
Servicios tráfico	61.098	367	55.005	330	11,1
Sistemas reservas	19.878	119	14.990	90	32,6
Servicio a bordo	18.442	111	15.244	92	21,0
Personal	211.416	1.271	187.170	1.125	13,0
Amortizaciones	26.437	159	19.895	119	32,9
Otros Gastos Explotación	55.730	335	74.497	448	-25,2
RESULTADO EXPLOTACIÓN	6.056	36	5.477	33	10,6

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

A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación han incrementado un 15,1%, principalmente debido a la mayor actividad y, en segundo lugar, a la apreciación del dólar respecto al año anterior. 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 estadísticas de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 84.729 millones de pesetas (€ 509 millones) se desglosa según el detalle siguiente:

Millones Ptas.	Var. Ingr. Actividad s/ 1999	Causa de la variación			Otros	Var. Ingr. Contable s/ 1999
		Precio	Volumen	Paridad		
DOMÉSTICO	14.540	-9.322	22.643	1.219		
PAÍSES U.E.	20.130	-4.641	21.651	3.121		
PAÍSES NO U.E.	4.767	-32	4.236	562		
LARGO RADIO	43.671	8.594	23.038	12.039		
IBERIA LAE (1)	83.108	-5.401	71.568	16.941	1.621	84.729

- En el apartado "otros" se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes.
- (1) Incluye antiguo Aviaco chárter 369 millones de pesetas en el ejercicio 1999 (303 millones de pesetas Países UE, 56 millones de pesetas países no UE y 10 millones de pesetas en doméstico).

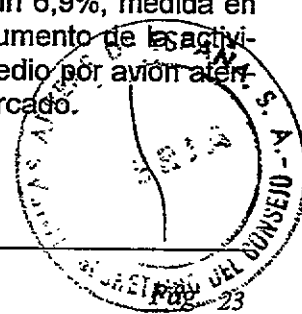
La diferencia por volumen se debe al incremento de la demanda (un 12% de aumento de pasajeros y un 15,7% en términos de PKT's), incrementos producidos en el tráfico de medio y largo radio, con mayor peso de la etapa. Se advierte una apreciación del ingreso unitario por PKT (1,5%), básicamente debida a la mayor paridad del dólar y a un incremento del yield en las redes intercontinentales, que han tenido un comportamiento más que satisfactorio (con unos ingresos superiores casi un 33% al ejercicio pasado), y ayudado por una política acertada de gestión del yield, que ha originado un 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 16,2%, pasando de 154,298 pts/USD a 179,361 pts./USD (tipo de cambio medio IATA).

Carga

Los ingresos se han incrementado un 9,6%, esto es, 3.440 millones de pesetas (€ 21 millones), variación que se debe principalmente al incremento del yield (2,9%), apoyado en la recuperación de los mercados transatlánticos, y en el propio efecto del dólar.

Handling

La ligera disminución registrada en los ingresos por este concepto se debe al decremento de la actividad para terceras compañías de un 6,9%, medida en aviones ponderados atendidos, no compensada con el aumento de la actividad con Air Nostrum del 34,3%, así como a un ingreso medio por avión atendido menor, que ha permitido un control de la cuota de mercado.



Material

Los ingresos por mantenimiento de aviones registraron en el año 2000 un decremento cifrado en 1.675 millones de pesetas (€ 10 millones), debido a que aunque se haya producido mayor carga de trabajo por mantenimiento de motores de terceros, y una apreciación del dólar, ha habido un importante incremento de la actividad dedicada a mantenimiento de la flota propia por mayor producción y por trabajos a flota incorporada de Aviaco, que ha obligado a reducir los trabajos a terceros.

Comerciales

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 4.292 millones de pesetas (€ 26 millones), casi del 33%, básicamente por la creciente actividad de Air Nostrum y por facturación relativa a venta de billetes dentro de la cooperación oneworld.

Otros ingresos de explotación y ventas de mayordomía

Es importante señalar que el efecto completo en el año de la disminución de las ventas a bordo y otros ingresos de mayordomía con motivo de la desaparición de los duty free en vuelos intracomunitarios se ha valorado en 203 millones de pesetas (€ 1,2 millones), pero ha sido compensada con 4.543 millones de pesetas (€ 27 millones) de otros ingreso de tráfico.

B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación han experimentado un incremento del 15,2%, esto es 93.791 millones de pesetas (€ 564 millones). Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento de los costes de combustible, en el alquiler de aviones originado en las operaciones de leasing de nueva flota, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes del personal, principalmente por el aumento de las plantillas de vuelo, mantenimiento y handling.

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

Combustible

El total del gasto de combustible ha aumentado un 66% respecto a 1999 (37.671 millones de pesetas) (€ 226 millones), debido principalmente al incremento del precio puro de combustible así como a la apreciación del dólar del 16,2%, lo que ha supuesto pasar de un gasto que representaba el 9,2% de los gastos de explotación a representar el 13,3%. El incremento por volumen y el alza de los precios del crudo no ha podido compensar el ahorro que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible. En el análisis de variaciones presentado a continuación, se muestran en detalle los diversos efectos:



	<u>Mill Ptas.</u>	<u>€ Mill.</u>
Precio	17.623	105,9
Volumen	4.072	24,5
Paridad	13.321	80,1
Consumo/AKO	-1.065	-6,4
Total	33.952	204,1

Personal

El coste de personal ha crecido un 13% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente al afecto de la incorporación todo el año 2000 del personal de Aviaco junto con los siguientes elementos:

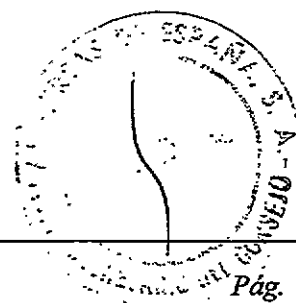
- Incremento salarial acordado en convenio.
- Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social.
- Incremento de la actividad, con un efecto en las cuentas de dietas personal vuelo cuyo coste ha ascendido en un 18,3% y en las primas en casi el 13%, valorado en 5.136 millones (€ 31 millones), así como el consiguiente efecto en la paridad de las dietas extranjeras.
- Un incremento de las dotaciones al fondo de pilotos en situación de reserva y excedencia especial de 1.293 millones de pesetas.

Servicios de tráfico y servicio a bordo

La variación en el concepto de servicios de tráfico (11,1%) ha sido pareja al incremento de actividad de Iberia (un 6,5% en términos de horas bloque y del 8,1% en términos de oferta), así como el incremento de los gastos por servicios aeroportuarios pagados en dólares en las rutas donde se ha orientado el crecimiento estratégico de la compañía.

Asimismo, corresponden a mayor gasto por alojamiento de personal de vuelo 1.070 millones de pesetas (€ 6 millones), con un gran incremento frente a 1999, siendo importante resaltar la disminución de los gastos por no calidad (viajes interrumpidos y conexiones) de 1.010 millones de pesetas (€ 6 millones).

En lo relativo al coste del servicio a bordo, que son gastos ligados al pasajero básicamente, su incremento (21%) está relacionado principalmente con el mayor volumen global de pasajeros, que se ha incrementado un 12% en rutas americanas y un 16,7% en europeas, por el encarecimiento de los costes por mejoras en el nivel de servicio, por el incremento de clases business, y por la paridad.



Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

El incremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, de un 16,9%, justifica el incremento del 18,8% de gastos comerciales, pues neteando de dichos costes los ingresos comerciales, el crecimiento es del 15,7%. El coste comercial (comisiones y sobrecomisiones) respecto a ingresos de tráfico ha pasado del 11,1% al 11,0%, debido a que dichos costes siguen reduciéndose en relación a los ingresos de pasaje, por extensión del sistema de tarifas netas de comisión y como efecto de las medidas tomadas en el Plan Director, como el Plan Valor 98 para agencias nacionales, Millenium para agencias europeas y los nuevos sistemas de venta directa, como Iberia.com.

Tasas de navegación

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 18% (4.962 millones de pesetas) (€ 30 millones), básicamente debido al incremento de actividad del 6,5% y a la desaparición total de los descuentos en la tasa de aproximación nacional, y en menor medida por el incremento anual de las tarifas de Eurocontrol.

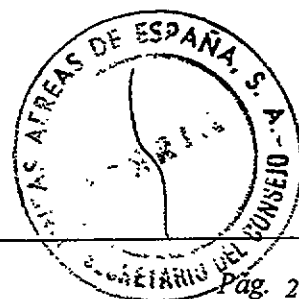
Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se reduce ligeramente a pesar del incremento de la actividad y de la realización de trabajos adicionales a la flota Aviaco y del alza del dólar, tanto en los subcontratos como en las compras, debido a los ahorros por menor consumo de repuestos que aporta la nueva flota.

Alquiler de flota

Se ha producido un incremento de 11.523 millones de pesetas (€ 69 millones) en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo por las nuevas incorporaciones de flota: A340, A320, A319, B757 y B767 (21.152 millones de pesetas -€ 127 millones-).
- Un coste inferior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta y Air Europa (valorado en 1.018 millones de pesetas -€ 6 millones-).
- Un menor impacto o ahorro en la cobertura del riesgo cambiario de las operaciones antedichas (8.882 millones de pesetas -€ 53 millones-).
- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han reducido en 792 millones de pesetas (€ 4,8 millones), al minimizar las horas de utilización de la flota B747 carguera.



Amortizaciones

En este capítulo se produce un importante incremento del 33% en el gasto, valorado en 6.542 millones de pesetas (€ 39 millones).

Otros gastos de explotación y sistemas de reservas

Estos conceptos se han reducido en 18.767 millones de pesetas (€ 113 millones), con el siguiente desglose:

- Consideración en 1999 hasta septiembre del alquiler de la flota y tripulaciones de Aviaco por Iberia para su operación, recogido en las cuentas de gastos de esta compañía.
- Los gastos por sistemas de reservas se han incrementado en 4.888 millones de pesetas (€ 29 millones), básicamente por el aumento de pasajeros y por la variación de precios de Amadeus.

5.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS IBERIA

Millones de Ptas. / Millones €	2000		1999	
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	6.056	36	5.477	33
. Ingresos financieros	7.475	45	24.636	148
. Gastos financieros	-8.032	-48	-5.843	-35
. Dotación fondo pensiones	-3.071	-18	-2.411	-14
. Diferencias positivas de cambio	14.778	89	18.132	109
. Diferencias negativas de cambio	-13.425	-81	-15.870	-95
RESULTADOS FINANCIEROS	-3.473	-21	18.644	112
RESULTADOS CARTERA VALORES	3.260	20	-9.143	-55
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	24.945	150	1.881	11
R.N.A.I.	30.788	185	16.859	101
. Impuestos	937	6	807	5
RESULTADOS SOCIEDAD DOMINANTE	29.851	179	16.052	96



Grupo Iberia

Cuentas Anuales Consolidadas
e Informe de Gestión Consolidado
del ejercicio 2000
junto con el informe de auditoría





ARTHUR ANDERSEN

Raimundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

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

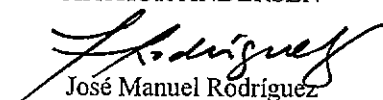
Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y SOCIEDADES DEPENDIENTES, que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual 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 Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Las cuentas anuales de las restantes sociedades, cuyos activos y resultados netos representan, aproximadamente, un 3,27% y un 23,99%, respectivamente, de las cifras consolidadas del ejercicio 2000, 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 2000, 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 2000. Con fecha 28 de abril de 2000 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1999 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 2000 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 2000 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 2000 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 2000. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de las sociedades.

ARTHUR ANDERSEN


José Manuel Rodríguez

12 de marzo de 2001

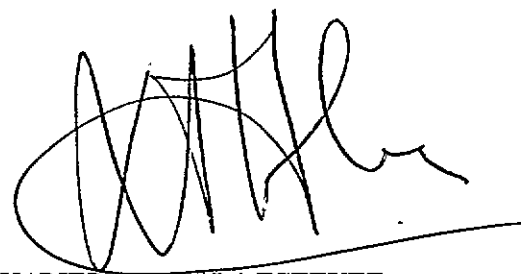
Grupo Iberia

**Cuentas Anuales Consolidadas
e Informe de Gestión Consolidado del Ejercicio 2000**



**BALANCE CONSOLIDADO AL 31.12.2000 DEL GRUPO IBERIA FORMULADO POR
EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA,
S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001**

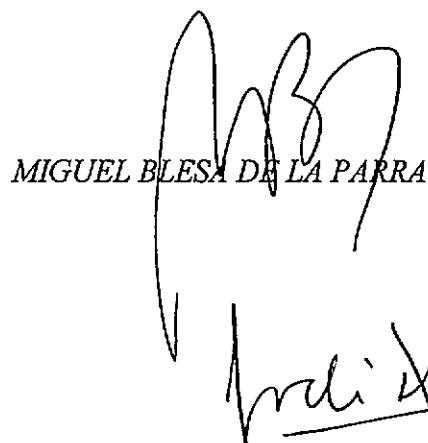
Firma de los Administradores:



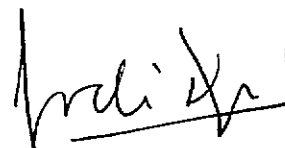
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



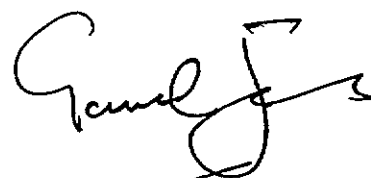
JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



MIGUEL BLESA DE LA PARRA



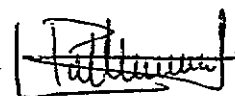
JORDI DAGÁ SANCHO



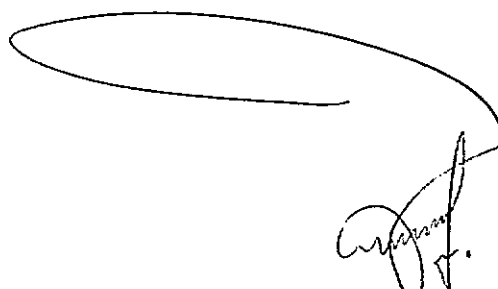
LORD GAREL-JONES



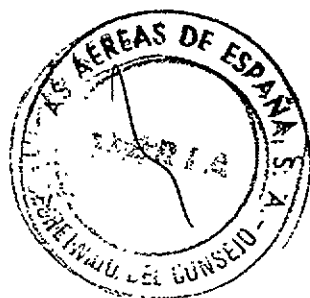
JUAN GURBINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA



ROGER PAUL MAYNARD

JORGE PONT SÁNCHEZ

ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

JUAN SERRADA HIERRO

GRUPO IBERIA

BALANCES DE SITUACIÓN CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000 Y 1999

(Millones de Pesetas)

ACTIVO	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999	PASIVO	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999
INMOVILIZADO:			FONDOS PROPIOS (Nota 12):		
Gastos de establecimiento (Nota 6-c)	249	476	Capital suscrito	118.485	118.478
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 7)	71.077	61.429	Prima de emisión	16.049	16.049
Inmovilizaciones materiales (Nota 8)-	283.116	274.210	Diferencias por el ajuste de capital a euros	200	200
Flota aérea-			Reservas de la Sociedad dominante-	8.242	192
Coste	488.466	441.349	Reserva legal	6.734	5.129
Amortizaciones y provisiones	(244.062)	(236.056)	Pérdidas de ejercicios anteriores	-	(5.570)
Otro inmovilizado material-	214.404	205.293	Reserva fusión	28	-
Coste	173.213	174.407	Reserva revalorización	6	-
Amortizaciones y provisiones	(104.501)	(105.490)	Reservas voluntarias	1.474	623
Inmovilizaciones financieras-	68.712	68.917	Reservas en sociedades consolidadas por integración global	11.064	7.431
Participaciones en sociedades puestas en equivalencia (Nota 9)	125.770	97.784	Reservas en sociedades puestas en equivalencia	6.174	393
Créditos a sociedades puestas en equivalencia (Nota 9)	13.590	15.688	Diferencias de conversión	-	553
Cartera de valores a largo plazo (Nota 9)	4.263	33.115	Beneficios atribuibles a la Sociedad dominante (Nota 19)-	33.474	25.466
Otros deudores a largo plazo (Notas 9 y 17)	17.568	12.364	Beneficios consolidados del ejercicio	33.915	25.598
Provisiones	102.142	47.222	Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 13 y 19)	(441)	(130)
Acciones de la Sociedad dominante	(11.793)	(10.595)	Total fondos propios	193.888	168.752
Total Inmovilizado	480.212	433.902	SOCIOS EXTERNOS (Nota 13)	1.182	745
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (Nota 10)	19.624	20.724	DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN (Nota 10)	98	266
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 7)	19.170	16.563	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.539	3.759
ACTIVO CIRCULANTE:			PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 14)	207.571	159.701
Existencias	16.851	12.508	ACREEDORES A LARGO PLAZO:		
Deudores	89.068	104.989	Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	95.455	104.535
Inversiones financieras temporales (Nota 11)	118.279	90.831	Otros acreedores (Nota 17)	30.347	8.193
Tesorería	1.466	2.396	ACREEDORES A CORTO PLAZO:	125.802	112.668
Ajustes por periodificación	5.911	4.951	Deudas con entidades de crédito (Nota 15)	21.352	63.554
Total activo circulante	231.575	215.675	Anticipos de clientes	49.642	30.463
TOTAL ACTIVO	750.581	686.864	Deudas por compras o prestaciones de servicios	96.896	93.280
			Otras deudas no comerciales (Nota 17)	27.250	33.583
			Remuneraciones pendientes de pago	18.922	19.321
			Ajustes por periodificación	1.539	772
			Total acreedores a corto plazo	215.701	240.973
			TOTAL PASIVO	750.581	686.864

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000.

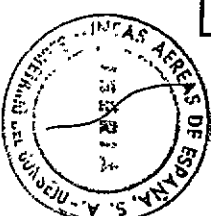


GRUPO IBERIA

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2000 Y 1999 (Millones de Pesetas)

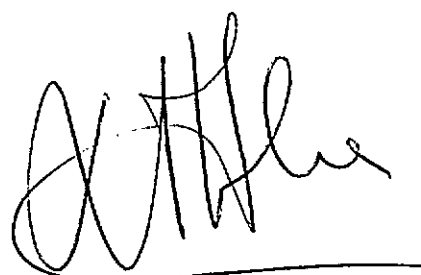
DEBE	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999	HABER	Ejercicio 2000	Ejercicio 1999
GASTOS:			INGRESOS:		
Aprovisionamientos (Nota 18)	129.583	98.446	Importe neto de la cifra de negocios (Nota 18)	714.926	622.607
Gastos de personal (Nota 18)	222.516	208.981	Otros Ingresos de explotación (Nota 18)	31.712	23.718
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	28.574	27.138			
Variación de las provisiones de tráfico	740	680			
Otros gastos de explotación (Nota 18)	354.280	302.455			
	735.693	636.700			
Beneficios de explotación	10.945	9.625		746.638	646.325
Gastos financieros y asimilados	11.610	10.232	Ingresos de participaciones en capital	12	30
Variación de las provisiones de inversiones financieras	1.198	(3)	Ingresos de otros valores negociables		9.742
Diferencias negativas de cambio	13.521	16.094	Otros intereses e Ingresos asimilados	6.338	5.095
			Diferencias positivas de cambio	16.139	18.377
	26.329	26.323		21.489	33.244
Resultados financieros positivos		6.921	Resultados financieros negativos	4.840	
Participación en pérdidas de sociedades puestas en equivalencia	168	225	Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.487	7.624
Amortización del fondo de comercio de consolidación	1.100	1.100	Reversión diferencia negativa de consolidación (Nota 6-a)	166	119
Beneficios de las actividades ordinarias	10.492	22.964			
Pérdidas procedentes del inmovilizado	2.610	637	Beneficios en enajenación de inmovilizado (Notas 8 y 9)	62.811	3.148
Variación de las provisiones de inmovilizado	-	4.328	Ingresos extraordinarios (Nota 18)	8.215	25.543
Gastos extraordinarios (Nota 18)	47.364	28.186	Ingresos y beneficios de otros ejercicios (Nota 6-I y 18)	5.876	14.291
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	587	1.703			
	50.581	34.864			
Resultados extraordinarios positivos	26.341	8.418		76.902	42.902
Beneficios consolidados antes de impuestos	36.933	31.082			
Impuesto sobre Sociedades (Nota 17)	2.918	5.486			
Beneficios consolidados del ejercicio	33.915	25.596			
Beneficios atribuidos a socios externos (Notas 13 y 19)	441	130			
Beneficios del ejercicio atribuidos a la Sociedad dominante	33.474	25.466			

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000.



**CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA AL 31.12.2000 DEL GRUPO
IBERIA FORMULADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA,
LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE
2001.**

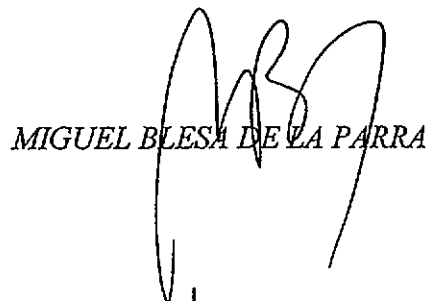
Firma de los Administradores:



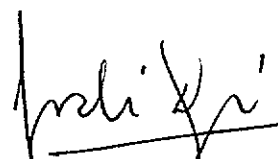
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



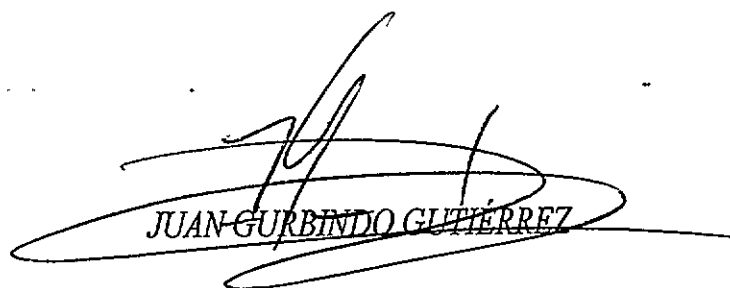
MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA



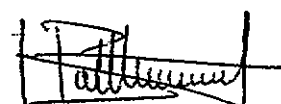
JORDI DAGÁ SANCHO



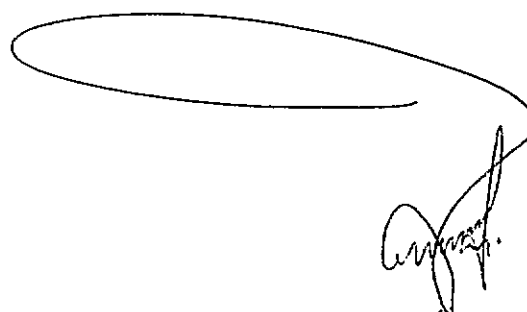
LORD GAREL-JONES



JUAN GURBINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA



A stylized, cursive signature in black ink.

ROGER PAUL MAYNARD

A stylized, cursive signature in black ink.

JORGE PONT SÁNCHEZ

A stylized, cursive signature in black ink.

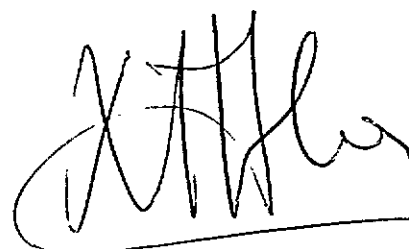
ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

A stylized, cursive signature in black ink.

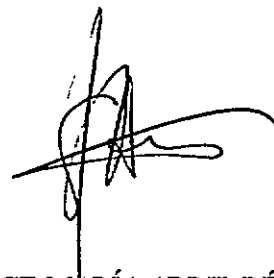
JUAN SERRADA HIERRO

**MEMORIA CONSOLIDADA AL 31.12.2000 DEL GRUPO IBERIA FORMULADA POR
EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA,
S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001.**

Firma de los Administradores:



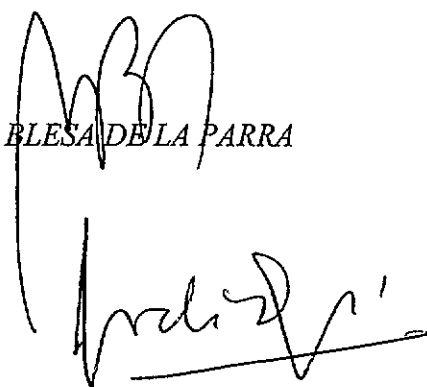
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ



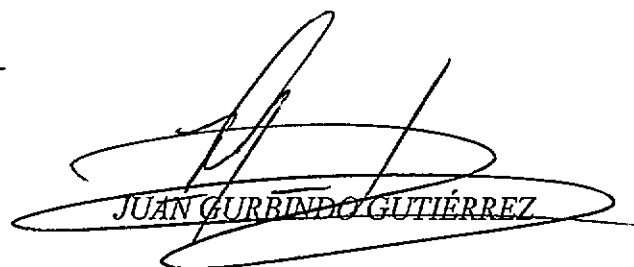
MIGUEL BLESA DE LA PARRA



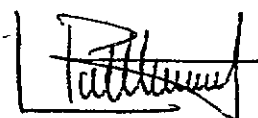
JORDI DAGÁ SANCHO



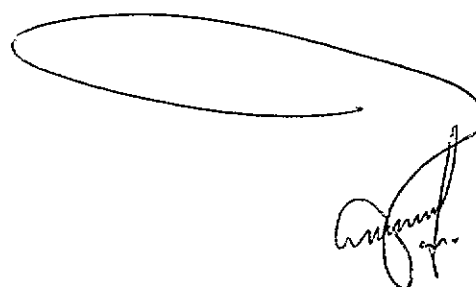
LORD GAREL-JONES



JUAN GURRINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA



JUAN MASSÓ GAROLERA



ROGER PAUL MAYNARD

JORGE PONT SÁNCHEZ

ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

JUAN SERRADA HIERRO

Grupo Iberia

Memoria Consolidada del Ejercicio 2000

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 su 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 periodo comprendido entre el 1 de abril de 1993 y el 1 de abril del año 2000. A partir de esta fecha, los contratos se han extinguido si bien han sido ampliados de forma expresa hasta que se adjudiquen los oportunos concursos.

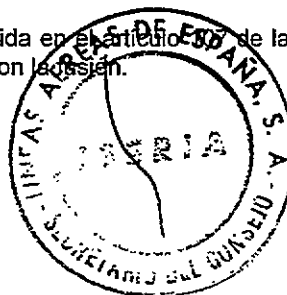
En lo relativo al mantenimiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. desarrolla en propio una gran parte de los trabajos necesarios para su actividad, a la vez que presta asistencia técnica a diversas sociedades, realizando estas actividades fundamentalmente en el centro de mantenimiento que posee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

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. Esta inversión le permite estar presente en un sector de enorme desarrollo y potencial económico, caracterizado por su fuerte contenido tecnológico.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es miembro de pleno derecho de la alianza oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

En el ejercicio 2000 se ha producido la fusión por absorción de la filial Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente), mediante la disolución sin liquidación de la primera y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente, que adquiere por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida. A efectos contables se considera el 1 de febrero de 2000, como la fecha a partir de la cual, las operaciones realizadas por Aviación y Comercio, S.A. se entienden realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

En la Nota 22 de esta memoria se recoge la información requerida en el artículo 37 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre del Impuesto sobre Sociedades en relación con la fusión.



Durante los primeros meses del año 2000, la Dirección del Grupo ha diseñado el Plan Director 2000-2003 que contiene la definición y alcance de las actuaciones a desarrollar durante el periodo señalado con el objetivo de alcanzar con éxito los siguientes objetivos estratégicos:

- Reforzar el liderazgo en los mercados principales.
- Mejorar la calidad y la relación con los clientes, especialmente con los más frecuentes.
- Liderar la evolución de las nuevas tecnologías en el sector.
- Desarrollar las alianzas.
- Dotar de autonomía a cada negocio para mejorar la competitividad.
- Utilizar eficientemente los activos disponibles.
- Reducir los costes unitarios e incrementar la productividad.
- Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
- Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
- Adaptar los procesos de planificación y seguimiento a la gestión del valor.

Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), accionista mayoritario de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2000 (véase Nota 12), tiene previsto realizar en abril de 2001 una Oferta Pública de Venta de la totalidad de las acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. que posea a dicha fecha.

2. Sociedades Dependientes

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:



Sociedad	Domicilio	Actividad	Porcentaje de Participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.
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 fincas urbanas (b)	100,00%
Bínter Canarias, S.A.	Aeropuerto de Las Palmas	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías entre las Islas Canarias	99,99%
Bínter Mediterráneo, S.A.	Velázquez, 130 - Madrid	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	100,00%
Cargosur, S.A.	Velázquez, 130 - Madrid	Transporte aéreo de mercancías (b)	100,00%
Iber-Swiss Catering, S.A.	Ctra. de la Muñoza, s/n Madrid	Preparación y comercialización de comidas y otros servicios para las aeronaves	70,00%
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. (SAVIA)	Velázquez, 130 Madrid	Servicios informáticos aplicables al sector de viajes y turismo	75,49% (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 72,22% que incluye el 66% de participación directa de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y el 6,22% de participación indirecta a través de "Amadeus Group", y que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.

(b) Sin actividad en el ejercicio 2000.

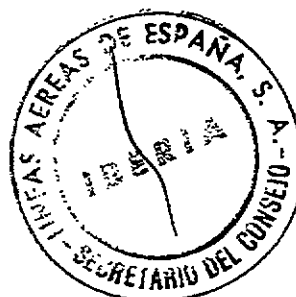
Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global en el ejercicio 2000 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.

Como consecuencia de la venta de parte de las acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. al 31 de diciembre de 2000, la participación directa e indirecta del Grupo Iberia en el capital social de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. asciende al 75,49% desde el punto de vista político, equivalente al 72,22% desde el punto de vista económico, mientras que al 31 de diciembre de 1999, estos porcentajes eran el 76,84% y el 74, 5%, respectivamente.

3. Sociedades Asociadas

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo Iberia del ejercicio 2000 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:



Sociedad	Domicilio	Actividad	Porcentaje de Participaciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA)	Óscar M. Zuloaga, s/n Caracas, Venezuela	Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	45,00%
Amadeus Group	Salvador de Madariaga, 1 Madrid	Gestión y explotación de un sistema automatizado de reservas	27,92% (a)
Touroprador Viva Tours, S.A.	Edificio Barajas, 1 C/ Trespaderne, 29 Madrid	Gestión de paquetes turísticos	49,04%

(a) Los derechos económicos de esta participación ascienden al 18,28%, que es el porcentaje que se ha utilizado en el proceso de consolidación.

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group" y de Touroprador Viva Tours, S.A. es la que figura en sus estados financieros provisionales no auditados al 31 de diciembre de 2000.

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.

Sociedades Iberbus

Al 31 de diciembre de 1999, el Grupo Iberia incluía en su perímetro de consolidación a las sociedades denominadas Iberbus formadas por Iberbus Concha, Ltd., Iberbus Rosalía, Ltd., Iberbus Chacel, Ltd., Iberbus Arenal, Ltd., Iberbus Emilia, Ltd., Iberbus Teresa, Ltd., Iberbus Agustina, Ltd, Iberbus Beatriz, Ltd. e Iberbus Juana Inés, Ltd. De acuerdo con determinadas condiciones de los contratos firmados para la constitución de las mencionadas sociedades, que garantizan la recuperación de la totalidad de los valores invertidos, se ha tomado la decisión de excluirlas del perímetro de consolidación del ejercicio 2000, quedando valoradas por su coste de adquisición en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto. La información patrimonial al 31 de diciembre de 2000 de estas sociedades se presenta en la Nota 9.



4. Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2000 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.

Para la consolidación de "Amadeus Group" y de Touroperador Viva Tours, S.A. se han utilizado sus estados financieros provisionales al 31 de diciembre de 2000 antes de disponer del correspondiente informe 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 2000 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.

Para una mejor comparación de la información, en el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto, se han incluido 1.720 millones de pesetas en el epígrafe "Deudores" que en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 1999 aprobadas por la Junta General de Accionistas se encontraban registrados en el epígrafe "Existencias".

b) Principios de consolidación

La consolidación se ha realizado por el método de integración global para aquellas sociedades sobre las que se tiene un dominio efectivo. La Sociedad dominante y las sociedades consolidadas por el método de integración global forman el "Conjunto consolidable".

Se ha aplicado el método de consolidación por puesta en equivalencia en aquellas sociedades asociadas en las que teniendo una influencia notable en su gestión, no se tiene la mayoría de votos ni se gestiona conjuntamente con terceros.

Las sociedades que forman el Conjunto consolidable y las sociedades consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia forman el Grupo Iberia.

El valor de la participación de los accionistas minoritarios en el patrimonio y en los resultados de las sociedades filiales consolidadas se presenta en el capítulo "Socios externos" del pasivo del balance de situación consolidado. Asimismo, el valor de la participación de los accionistas minoritarios en los resultados de las sociedades filiales consolidadas se presenta en el epígrafe "Beneficios atribuidos a socios externos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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



5. Distribución de resultados de la Sociedad dominante

La distribución de los beneficios de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2000 propuesta por sus Administradores es la siguiente:

	Miles de Pesetas
A reserva legal	2.985
A reservas voluntarias	19.407
A dividendos	7.459
Beneficios del ejercicio	29.851

6. Normas de valoración

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2000, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

a) Fondo de comercio y diferencia negativa de consolidación

Fondo de Comercio

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 2000 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 estimaron que en el mencionado período dicho fondo contribuirá a la obtención de beneficios para el Grupo.

Diferencia negativa

La diferencia negativa de consolidación se calculó como la diferencia negativa 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 2000 adjunto tiene la consideración de provisión para riesgos y gastos y su imputación a resultados tiene lugar en la medida en que los riesgos y gastos se materialicen o se registren las pérdidas esperadas (véase Nota 10).

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) 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 2000 adjunta por la amortización de estos gastos ha ascendido a 227 millones de pesetas.

d) 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 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. modificó 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 6-i).

De acuerdo con esa norma, como no se ha adquirido ningún avión en régimen de arrendamiento financiero en divisa distinta de la peseta y/o euro, ni en el ejercicio 2000 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 2000 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.

e) 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 ha modificado de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 6-i).

2. Otro inmovilizado material:

Los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe "Otro inmovilizado material" del balance de situación consolidado 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:

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-747, B-757, B-767, A-300, A-319, A-320, A-321, A-340, ATR-72 y CN-235), en función de una estimación del coste total a incurrir, imputando dicho coste a resultados linealmente en el período que transcurre entre dos grandes reparaciones sucesivas. El saldo de la provisión por este concepto se muestra en la cuenta "Provisión para grandes reparaciones" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado.

El coste de reparación de los motores y de las reparaciones menores de las flotas anteriormente mencionadas, así como la totalidad de las reparaciones de las flotas B-727, DC-9, MD-87 y MD-88 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.

f) *Amortización del inmovilizado material*

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

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

1. Flota aérea:

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

2. Repuestos de flota:

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

a. Repuestos rotables

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

b. Repuestos reparables

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

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

3. Años de vida útil estimada:

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



	Años
Flota aérea	16 - 18 (a)
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
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) La flota usada adquirida por el Grupo se amortiza en un número de años inferior que se corresponde con la vida útil estimada de acuerdo con criterios económicos.

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 2000 de 4.876 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.

g) Participaciones en sociedades y otras inversiones financieras

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 ejercicio.

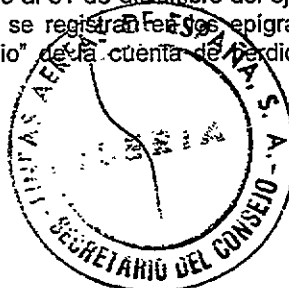
Inversiones financieras temporales

Las inversiones en deuda pública e imposiciones a plazo se contabilizan por su valor de coste y por el valor entregado, respectivamente. 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".

h) 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 International Air Transport Association (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días del mes anterior.

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



consolidada, salvo las diferencias netas positivas o negativas correspondientes a la financiación recibida para la adquisición de parte de la flota aérea.

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

i) Diferencias de cambio derivadas de la financiación de flota aérea

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

Esta norma contable establece que, a partir del 1 de enero de 1993, el importe neto de las diferencias de cambio en moneda extranjera que se produzcan en cada ejercicio, por deudas incurridas para financiar la adquisición por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 2000, se ha efectuado un aumento neto del valor de la flota por importe de 491 millones de pesetas, aproximadamente, correspondiente a 500 millones de pesetas de aumento de coste y 9 millones de pesetas de aumento de la amortización acumulada.

j) Existencias

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

k) 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 representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2000 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 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 2000 adjunto incluye una provisión de 7.187 millones de pesetas por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos acumulados a dicha fecha.



l) Provisiones para pensiones

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. 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 acoga 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 2000. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 2000 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas, se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunto por importe de 939 millones de pesetas y 606 millones de pesetas, respectivamente.

Actualmente, la Dirección del Grupo Iberia está negociando con diversas entidades, la externalización del pasivo correspondiente de acuerdo con la legislación vigente, que asciende a 7.194 millones de pesetas, aproximadamente, al 31 de diciembre de 2000.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2000 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 generacionales españoles de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

m) Montepío de Previsión Social Loreto

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

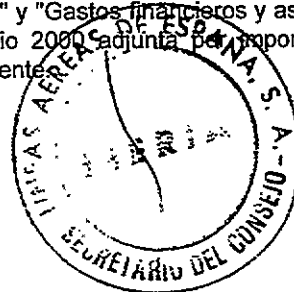
En virtud de los convenios colectivos vigentes, las sociedades mencionadas aportan con sus empleados las cuotas reglamentarias que en los mismos se establecen. De acuerdo con los estatutos del Montepío, la responsabilidad económica de dichas sociedades se limita al pago de las cuotas que reglamentariamente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

En el ejercicio 2000, las aportaciones del Conjunto consolidable han ascendido a 3.558 millones de pesetas, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

n) Obligaciones con el personal de vuelo en situación de reserva

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene 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 2000. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 2000 y a los importes de los rendimientos atribuibles a las provisiones constituidas se recogen en los epígrafes "Gastos de personal" y "Gastos financieros y asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta por importe de 6.901 millones de pesetas y 2.465 millones de pesetas, respectivamente.



Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2000 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 generacionales españolas de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

o) Provisión para responsabilidades

En la cuenta "Provisión para responsabilidades" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado, se incluye 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, en esta cuenta se incluyen las provisiones por los costes estimados del plan de bajas actualmente en curso y del que se iniciará en los próximos meses.

p) 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 2000 se liquidará en régimen de declaración fiscal consolidada.

q) Futuros y otros instrumentos similares

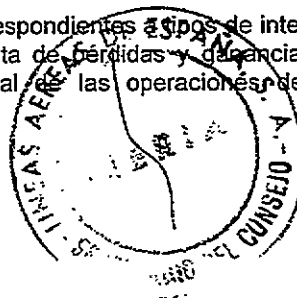
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos de cobros y pagos futuros. Únicamente realiza operaciones "no genuinas" de cobertura, que son aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en 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 consolidada del período en que se producen.

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

1. En las operaciones de cobertura de tipos de cambio relacionados con posiciones patrimoniales, éstas se actualizan considerando los beneficios o quebrantos generados.
2. En el resto de operaciones de tipo de cambio y las correspondientes a tipos de interés, el registro de las diferencias de cotización se realiza en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada 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 2000 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

	Millones de Pesetas				
	01-01-00	Adiciones y Dotaciones	Retiros	Traspasos	31-12-00
Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero	71.671	12.474	(2)	(371)	83.772
Aplicaciones informáticas	3.634	1.671	-	26	5.331
Propiedad industrial y derechos de traspaso	104	22	-	-	126
Amortización	(13.980)	(4.470)	-	298	(18.152)
Valor neto	61.429				71.077

Aplicaciones informáticas

Las adiciones del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos de investigación y desarrollo.

Derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero

Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido dos aviones A-321 en régimen de arrendamiento financiero por un importe de 11.707 millones de pesetas.

Estos dos aviones y sus motores fueron adquiridos en 1999. Durante el ejercicio 2000 han sido vendidos a un tercero, habiendo firmado con posterioridad contratos de arrendamiento financiero mediante los cuales se adquieren nuevamente. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha registrado estas adiciones por el mismo valor neto contable que tenían los mencionados aviones en el momento de su venta.

Las principales características de estos dos contratos de arrendamiento son las siguientes:

1. Vencimiento: 30 de marzo de 2009.
2. Intereses: mensuales.
3. Tipo de interés: EURIBOR + 0,55% y/o un tipo fijo de 6,185%.
4. Opción de compra: podrá hacerse efectiva en cualquier momento entre la firma del contrato y el 30 de marzo de 2002 y desde el quinto aniversario del contrato hasta la finalización del mismo. El precio de las opciones varía en función del momento en el que se pueden hacer efectivas.

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2000, cuyos costes financieros están en algunos casos determinados a tipos de interés variable y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:



	Millones de Pesetas
Precio de contado del inmovilizado adquirido, según contratos	84.022
Importe de las cuotas pagadas-	
En años anteriores	33.025
En el ejercicio	9.295
Importe de las cuotas pendientes al 31 de diciembre	68.057(a)
Importe de las opciones de compra	25.842(a)

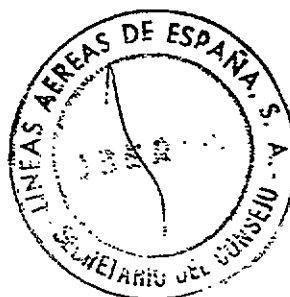
- (a) Estos importes incluyen 17.236 millones de pesetas al 31 de diciembre de 2000 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado adjunto.

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2000, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento en	Millones de Pesetas
2001	14.905
2002	12.957
2003	11.315
2004	14.910
2005	4.993
2006 y resto	34.819

8. Inmovilizaciones materiales

El movimiento habido durante el ejercicio 2000 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:



Coste	Millones de Pesetas				
	01-01-00	Adiciones	Retiros	Trasposos	31-12-00
Flota aérea	393.671	45.252	(36.788)	13.759	415.894
Anticipos de flota	47.678	28.458	(19.919)	(13.645)	42.572
	441.349	73.710	(56.707)	114	458.466
Otro inmovilizado material-					
Terrenos	794	-	-	-	794
Edificios y otras construcciones	28.403	360	(323)	8	28.448
Maquinaria, instalaciones y utillaje	64.762	5.307	(3.569)	390	66.890
Elementos de transporte	4.667	173	(284)	2	4.558
Mobiliario y enseres	3.604	637	(578)	4	3.667
Equipos para proceso de información	16.423	1.858	(5.040)	366	13.607
Repuestos para inmovilizado	44.607	16.135	(17.189)	-	43.553
Simuladores de vuelo	7.173	122	-	142	7.437
Otro inmovilizado	1.089	109	(102)	-	1.096
Inmovilizado en curso	2.885	3.718	(2.867)	(573)	3.163
	174.407	28.419	(29.952)	339	173.213

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 2000 corresponden a anticipos realizados en relación con treinta y cuatro aviones A-320, treinta y un aviones A-321 y siete aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Asimismo, se han recuperado 9.406 millones de pesetas correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones B-757 que han entrado en operación en 2000. Adicionalmente, se han recuperado 10.513 millones de pesetas correspondientes a anticipos realizados por tres aviones A-340 que han entrado en operación en 2000. Se han traspasado 13.591 millones de pesetas a la cuenta "Flota aérea", correspondientes a los anticipos realizados por ocho aviones A-320 que han sido adquiridos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. durante el año 2000.

Flota aérea, adiciones del periodo

Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido ocho aviones A-320 por un importe total de 55.638 millones de pesetas (42.047 millones de pesetas pagados en efectivo y 13.591 millones de pesetas procedentes de anticipos realizados con anterioridad). De estos ocho aviones, tres han sido asimismo vendidos durante el ejercicio para posteriormente arrendarlos en régimen de arrendamiento operativo.

Flota aérea, retiros del periodo

Por los tres aviones A-320 que en el apartado anterior se indica que se han vendido, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha obtenido una plusvalía de 2.492 millones de pesetas que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto, como consecuencia de que con posterioridad a esta venta Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito contratos de arrendamiento operativo sobre estos mismos



aviones. La plusvalía se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada durante el periodo de duración del arrendamiento.

Asimismo, durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido dos aviones B-727, un avión DC-9 y un avión DC-10. Como consecuencia de estas ventas el Grupo Iberia ha obtenido un beneficio total neto de 356 millones de pesetas.

Finalmente, durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido dos aviones A-321 que posteriormente han sido adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (véase Nota 7).

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, aquéllas se habían acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

	Millones de Pesetas			
	Plusvalía al 01-01-00	Dotación 2000	Bajas	Saldo al 31-12-00
Flota aérea	6.169	(558)	(27)	5.584
Terrenos	147	-	-	147
Edificios y otras construcciones	1.872	(247)	(8)	1.617
Maquinaria, instalaciones y utillaje	724	(564)	(6)	154
Elementos de transporte	6	(3)	(1)	2
Simuladores de vuelo	170	(62)	-	108
	9.088	(1.434)	(42)	7.612

Al 31 de diciembre de 2000, la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización por el Grupo Iberia asciende a 14.027 millones de pesetas.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2000 ha ascendido a 1.434 millones de pesetas, mientras que en el ejercicio 2001 incidirá en 896 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	Millones de Pesetas				
	01-01-00	Adiciones	Retiros	Traspasos	31-12-00
Flota aérea	236.056	13.377	(5.468)	97	244.062
Otro inmovilizado material-					
Edificios y otras construcciones	15.699	966	(25)	-	16.640
Maquinaria, instalaciones y utillaje	43.108	3.855	(2.456)	41	44.548
Elementos de transporte	2.144	432	(190)	2	2.388
Mobiliario y enseres	2.824	179	(398)	-	2.605
Equipos para proceso de información	11.613	1.735	(4.778)	318	8.888
Repuestos para inmovilizado	23.470	2.812	(3.989)	-	22.293
Simuladores de vuelo	5.850	478	-	-	6.328
Otro inmovilizado	782	81	-	(52)	811
	105.490	10.538	(11.836)	309	104.501

Al 31 de diciembre de 2000, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo Iberia mantiene en su inmovilizado material asciende a 44.593 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.

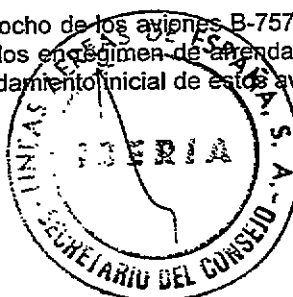
Flota Boeing

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. Uno de estos dos aviones ha sido devuelto y se ha prorrogado el contrato de arrendamiento del otro avión hasta abril de 2005. 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 prorrogaron hasta el ejercicio 2000 e Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. devolvió uno de estos aviones en 1999. Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha devuelto uno de estos aviones y los tres restantes han sido subarrendados a terceros para posteriormente operarlos en régimen de wet lease.

Al 31 de diciembre de 2000 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 entraron en operación ocho de los aviones B-757 correspondientes al acuerdo con Boeing. Estos ocho aviones fueron 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.

Durante el ejercicio 2000 han entrado en operación ocho aviones B-757 en régimen de arrendamiento operativo firmados con ocho sociedades. El período de arrendamiento es de 65 meses al final del cual se devolverá el avión al arrendador.

El calendario de ejercicio de las opciones correspondientes a los catorce aviones en opción es de once en el 2001 y tres en el 2002. Al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 551 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 tres años, que incluía una opción de compra.

En 1997 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. renegó 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. prorrogó el contrato por 36 meses más, pudiendo ejercer la opción de compra en cualquier momento.

El 30 de noviembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha comenzado a operar un avión B-747 en régimen de arrendamiento operativo durante un período inicial de 48 meses, con una opción de prorrogar el arrendamiento 12 meses más.

Flota Airbus

A-340

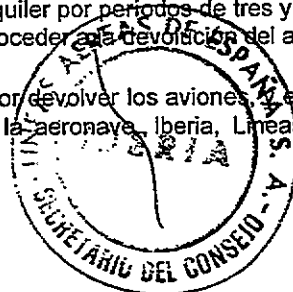
En 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. acordó con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la entrega de ocho aviones A-340, así como la fecha de recepción de otros cuatro aviones más en opción. En 1998, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. firmó otro acuerdo con Airbus para la adquisición de seis aviones A-340 más y una opción de compra de cinco aviones adicionales, y cuatro opciones subordinadas que podrían ejercerse siempre que se ejercite la opción de compra sobre cuatro de los cinco aviones señalados anteriormente.

Durante estos últimos años han ido entrando en operación aviones y se han ejercido opciones, de tal manera que al 31 de diciembre de 2000, doce aviones A-340 se encuentran en operación y se ha firmado una enmienda entre las partes con fecha 27 de noviembre de 2000 en la que se indica que los acuerdos pendientes son la recepción de seis aviones A-340 en firme y el posible ejercicio de cinco opciones de compra.

Las fechas de entrega de los seis aviones pendientes de recibir en firme son tres en 2001 y tres en 2002, y para los aviones en opción, tres en 2003 y dos en 2004.

Once de los doce aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbus" (véase Nota 9). Los arrendamientos operativos de los once 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 de 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, 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 (cuatro aviones) y por dos años más en el caso de los aviones que se empezaron a operar en 1997 (dos aviones), 1998 (dos aviones), 1999 (un avión) y 2000 (dos aviones).

Durante el ejercicio 2000 ha entrado en operación un avión A-340 mediante un contrato de arrendamiento operativo de una duración de 9 años, al término de los cuales, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá adquirirlo por un importe de 11.450 millones de pesetas, aproximadamente, o podrá devolverlo al propietario, comunicando la decisión dos años antes del vencimiento. En el caso de devolución y en el caso de que no se encuentre un tercer comprador, el fabricante garantiza el 67% del valor residual.

El precio básico de los seis aviones pendientes de recibir en firme asciende a 828 millones de dólares USA, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 14.570 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. suscribió 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. recibió ocho aviones A-320. Seis de estos aviones fueron adquiridos en régimen de arrendamiento financiero y dos en régimen de arrendamiento operativo por unos periodos 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.

Asimismo, durante el ejercicio 1999 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió dos aviones A-321 y sus motores que durante el ejercicio 2000 han sido vendidos para posteriormente adquirirlos mediante contratos de arrendamiento financiero (véase Nota 7).

Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido ocho aviones A-320 y posteriormente ha vendido tres de estos aviones para operarlos en régimen de arrendamiento operativo. Estos tres contratos de arrendamiento tienen una duración de 12 años (y uno de los aviones, 13 años), existiendo una opción de compra de 4.055 millones de pesetas (formado por el sumatorio de 9.882.980 euros y 13.480.871 dólares USA) para dos aviones que podrá ser ejercida el 30 de septiembre de 2009, y una opción de compra de 5.992 millones de pesetas (formado por el sumatorio de 15.649.018 euros y 18.945.546 dólares USA) para un avión que podrá ser ejercida el 30 de septiembre de 2007.

El calendario previsto de recepción de las aeronaves pendientes de recibir en virtud del acuerdo original firmado con Airbus Industrie, G.I.E., que se ha modificado en enmiendas posteriores es el siguiente:



Tipo, de Avión	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
A-319	-	-	-	-	4 (a)	5	9
A-320	3	11	5 (b)	8 (c)	5 (b)	2	34
A-321	2	5	7 (d)	11 (e)	-	6	31
	5	16	12	19	9	13	74

- (a) Corresponde a aviones sobre los que existe una opción de compra.
(b) Incluye tres aviones sobre los que existe una opción de compra.
(c) Incluye seis aviones sobre los que existe una opción de compra.
(d) Incluye dos aviones sobre los que existe una opción de compra.
(e) Incluye nueve aviones sobre los que existe una opción de compra.

El precio básico de los aviones comprometidos en esta operación es de 326.000 millones de pesetas, aproximadamente.

Al 31 de diciembre de 2000 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado anticipos a cuenta de estos aviones por importe de 27.395 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 prorrogas de 1 ó 5 años sin que entre ambos superen 6 años adicionales.

Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha recibido tres aviones A-320 y cuatro aviones A-319 y durante el ejercicio 1999, recibió dos aviones A-320, de los aviones señalados en el contrato suscrito con ILFC. Asimismo, al 31 de diciembre de 2000, se ha firmado una modificación posterior de dos contratos de arrendamiento por las que se produce una subrogación en la posición de arrendador de ILFC en favor de un tercer arrendador, manteniéndose los periodos de arrendamiento y las prorrogas indicadas anteriormente.

En relación con este contrato, al 31 de diciembre de 2000, se encuentran pendientes de recibir siete aviones A-320, que serán recibidos en 2001 (originalmente eran cinco aviones A.319 y dos aviones A-320).

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado depósitos por el arrendamiento de estos aviones por importe de 1.877 millones de pesetas que se encuentran registrados en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado adjunto.

Resto de flota

A-320 y MD-87-

Con independencia de lo señalado anteriormente 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. firmó novaciones de los contratos de arrendamiento operativo de cinco aviones 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 2000:

Tipo de Avión	En Propiedad	En Arrendamiento Financiero	En Arrendamiento Operativo	Wet Lease (a)	Total
B-727	9 (c)	-	-	-	9
B-737	-	-	-	3	3
B-747	6	-	2	2	10
B-757	-	1	17	6 (e)	24
B-767	-	-	2	-	2
A-300	6	-	-	-	6
A-319	-	-	4	-	4
A-320	16	11	16	-	43
A-321	-	2	-	-	2
A-340	-	-	12	-	12
DC-8	-	-	-	2	2
DC-9	7 (d)	-	-	-	7
DC-10	- (b)	-	-	-	-
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
ATR-72	7	1	3	-	11
CN-235	5	-	-	-	5
	86	17	61	13	177

(a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación con una duración aproximada de un año. Los arrendadores son Air Atlanta UK. Limited, Air Europa, S.A. y Cygnus.

(b) No incluye seis aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(c) No incluye veinte aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(d) No incluye dieciocho aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta.

(e) Tres aviones que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo han sido subarrendados a Air Europa, S.A. y ahora son operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en régimen de wet lease.



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

2000, a 3.820 millones de pesetas. Asimismo, los arrendadores financieros de los dos aviones A-321 cuyos contratos se han firmado en el año 2000, mantienen hipotecas sobre los dos aviones, sujetos a la legislación británica.

Al 31 de diciembre de 2000, se encuentran en situación de parados cuarenta y cuatro aviones (veinte B-727, dieciocho DC-9 y seis DC-10) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 9.077 millones de pesetas. Estos aviones se encuentran en situación de venta y los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no estiman que se vayan a producir pérdidas en relación con los mismos. En relación con nueve B-727, existen preacuerdos para proceder a su venta.

Con fecha 26 de septiembre de 2000, en el mercado europeo, se ha producido una emisión de bonos por un volumen de 496.473.000 euros (82.606 millones de pesetas), bonos garantizados por dieciocho aviones para los que a su vez, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. garantiza su utilización en régimen de alquiler operativo o de alquiler financiero. Al 31 de diciembre de 2000, han entrado en operación tres A-320, dos A-321 y ocho B-757 relacionados con esta emisión.

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 (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 comenzaron a operar en régimen de dry lease, y durante el ejercicio 2000 se han devuelto tres aviones B-757.

Asimismo, durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha subarrendado a terceros tres aviones B-757 que estaba operando en régimen de arrendamiento operativo, para posteriormente operarlos en régimen de wet lease con Air Europa, S.A. (dos vencen en 2005 y uno en 2004).

Durante el ejercicio 2000 han cambiado los arrendadores de los dos B-767.

En enero y diciembre de 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió sendos contratos con Air Atlanta, S.A. para el arrendamiento de dos B-747 de configuración de pasaje por 18 meses y 6 meses, respectivamente, que se han prorrogado hasta enero de 2002.

Gastos de arrendamiento

Las cuotas devengadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en el ejercicio 2000, en concepto de arrendamiento operativo de las flotas B-747, B-757, B-767, A-319, A-320, A-340 y MD-87 mencionados anteriormente han ascendido a 41.995 millones de pesetas, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta (véase Nota 18). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estas aeronaves, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación:



	Millones de Dólares USA
2001	280
2002	278
2003	246
2004 a 2013	438
	1.242

Cobertura de seguros

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sus sociedades dependientes mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2000. Asimismo, se mantienen suscritas diferentes pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros, de acuerdo con las condiciones establecidas en los respectivos contratos de arrendamiento. La mayoría de estas pólizas están suscritas con Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros.

9. Inmovilizaciones financieras

Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

La variación que se ha producido en el ejercicio 2000 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 la sociedad Touroperador Viva Tours, S.A., así como el registro de la variación patrimonial que se ha producido en "Amadeus Group" como consecuencia, principalmente, de los resultados obtenidos por este grupo en el ejercicio de 2000, así como el efecto de las ventas de participación en el capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. que se han producido en este ejercicio.

Finalmente, el movimiento del ejercicio, incorpora el traspaso del valor de la participación del Grupo Iberia en las sociedades denominadas Iberbus al epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado al tomarse la decisión de excluirlas del perímetro de consolidación del Grupo Iberia, como consecuencia de determinadas condiciones de los contratos firmados para la constitución de las mencionadas sociedades que garantizan la recuperación de la totalidad de los valores invertidos.

El resumen de los movimientos registrados es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Saldo al 1 de enero de 2000	15.688
Venta de participaciones	(4.024)
Reducción de capital	(22)
Participación en resultados	5.319
Exclusión del perímetro de consolidación	(3.371)
Saldo al 31 de diciembre de 2000	13.590



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 mayo y junio de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. por 54.365 millones de pesetas y 10.896 millones de pesetas, respectivamente, habiendo obtenido una plusvalía neta conjunta de 61.187 millones de pesetas, registrando 61.498 millones de pesetas de plusvalía en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" y 311 millones de pesetas de minusvalía en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta.

Asimismo, en el último cuatrimestre de 2000, Amadeus Global Travel Distribution, S.A. ha efectuado una reducción de capital de acciones de la serie B (que solamente aportan derechos políticos), mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo al Grupo Iberia, 22 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 2000, la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. asciende a un 27,92% del capital social de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. desde el punto de vista político, y a un 18,28% del capital social desde el punto de vista económico.

Créditos a sociedades puestas en equivalencia

En este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto se recogen los créditos concedidos en años anteriores a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) y que están totalmente provisionados a dicha fecha.

Cartera de valores a largo plazo

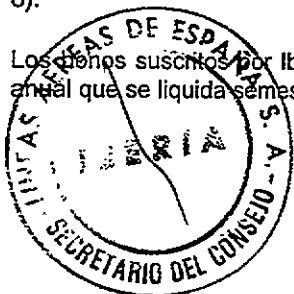
El detalle de las inversiones registradas en este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Iberbond PLC 1999	6.100
Interinvest, S.A.	5.032
Sociedades Iberbus	4.149
Online Travel Portal	1.198
Otros	1.089
	17.568

Iberbond PLC 1999

En septiembre de 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió 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 fueron arrendados financieramente a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 8).

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, siendo el vencimiento final de



la operación el 1 de septiembre de 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha registrado la parte de esta inversión que vence a largo plazo en el epígrafe "Cartera de valores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto, por un importe de 6.100 millones de pesetas, y el importe que vence en el corto plazo, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto por un importe de 194 millones de pesetas.

Los intereses devengados durante el ejercicio 2000 ascienden a 375 millones de pesetas y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta, encontrándose al 31 de diciembre de 2000 pendientes de cobro 124 millones de pesetas, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto.

Grupo Aerolíneas Argentinas e Interinvest, S.A.

El 24 de julio de 2000, la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) acordó una reducción de capital de 402.761.654 pesos para compensar pérdidas. Asimismo, y en la misma fecha, se acordó una ampliación de capital de 208.517.779 pesos sin que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. haya suscrito su porcentaje de participación correspondiente. Al 31 de diciembre de 2000, la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en Interinvest, S.A. se ha reducido el 0,4143% y está registrada por un coste de 5.032 millones de pesetas y una provisión por el mismo importe, provisión creada al 31 de diciembre de 1999, ante la situación de pérdidas acumuladas incurridas por Aerolíneas Argentinas, S.A.

Al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía concedidos avales en dólares USA ante diversas entidades, a favor de Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 8.932 millones de pesetas. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 7.858 millones de pesetas registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto y mediante garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A. Del importe de esta provisión, 4.976 millones de pesetas han sido registrados en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta.

Sociedades Iberbus

Tal y como ya se ha indicado, como consecuencia de determinadas condiciones de los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus que garantizan la recuperación de la totalidad de los valores invertidos, al 31 de diciembre de 2000 se han traspasado a este epígrafe las inversiones en las mencionadas sociedades.

La información relacionada con estas sociedades al 31 de diciembre de 2000 obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:



Empresas del Grupo y Asociadas	Dirección	Participación Directa	Coste	Millones de Pesetas		
				Capital	Reservas	Beneficios (Pérdidas) Ordinarios
Iberbus Concha, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	338	1.226	(221)	34
Iberbus Rosalía, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	342	1.217	(192)	(144)
Iberbus Chacel, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	380	1.348	(472)	(416)
Iberbus Arenal, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	40,00	393	1.379	(721)	(517)
Iberbus Teresa, Ltd.	Earlsfort Centre-Hatch St.; Dublin	40,00	417	1.247	(163)	(539)
Iberbus Emilia, Ltd.	Earlsfort Centre-Hatch St.; Dublin	40,00	416	1.252	(138)	(612)
Iberbus Agustina, Ltd.	Earlsfort Centre-Hatch St.; Dublin	40,00	430	1.253	(3)	(260)
Iberbus Beatriz, Ltd.	Earlsfort Centre-Hatch St.; Dublin	40,00	425	1.257	12	(204)
Iberbus Juana Inés, Ltd.	Earlsfort Centre-Hatch St.; Dublin	45,45	316	749	(66)	(250)
Iberbus María de Molina, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	45,45	330	788	-	(397)
Iberbus María Pita, Ltd.	George's Dock House, IFSC; Dublin	45,45	362	830	-	(282)
			4.149			

Otras inversiones

Durante el ejercicio 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha participado en la constitución de nuevas sociedades. Las principales inversiones realizadas han sido las siguientes:

1. Participación de un 7,3% en Oneworld Management Company, sociedad constituida para la gestión y coordinación de todos los asuntos de la alianza oneworld, por importe de 85.352 pesetas.
2. Participación de un 40% en Noamar Air Handling Haldco., N.V., sociedad holding de la sociedad que realizará la actividad de handling en Tel Aviv, por importe de 17 millones de pesetas.
3. Participación de un 8% en Online Travel Portal, sociedad constituida para realizar compras comunes vía Internet, por importe de 1.198 millones de pesetas que se encuentra totalmente provisionada al 31 de diciembre de 2000, habiéndose dotado la mencionada provisión con cargo al epígrafe "Variación de las provisiones de inversiones financieras" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta.
4. Participación de un 5% en European College, S.A. (Advertia), sociedad constituida para la formación de pilotos de aviación, por importe de 8 millones de pesetas.
5. Participación de un 4,16% en Universal Air Travel Plan, sociedad constituida por las principales compañías aéreas para la comercialización de una tarjeta de crédito única, por importe de 3 millones de pesetas.

Otros deudores a largo plazo

El detalle de los principales conceptos registrados en este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto es el siguiente:



	Millones de Pesetas
Créditos a sociedades Iberbus	35.414
Crédito a Aerolíneas Argentinas, S.A.	580
Depósitos y fianzas de aviones en wet lease	2.328
Depósitos y fianzas operación de aviones ILFC	1.877
Impuesto sobre beneficios anticipado a largo plazo (véase Nota 17)	59.609
Otros	2.334
	102.142

Los datos más significativos en relación con los principales créditos concedidos por el Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2000 son:

Créditos	Millones de Pesetas	Fecha de Vencimiento	Tipo de Interés
Aerolíneas Argentinas, S.A.	580 (a)	2006	5,25%
Iberbus Concha Ltd.	3.514	29-02-2003	5,00%
Iberbus Rosalía, Ltd.	3.488	10-05-2003	5,00%
Iberbus Chacel, Ltd.	3.863	06-09-2003	6,00%
Iberbus Arenal, Ltd.	3.952	18-10-2003	6,00%
Iberbus Teresa, Ltd.	3.574	21-10-2004	6,00%
Iberbus Emilia, Ltd.	3.589	10-11-2004	6,00%
Iberbus Agustina, Ltd.	3.591	15-05-2005	6,00%
Iberbus Beatriz, Ltd.	3.602	15-06-2005	6,00%
Iberbus Juana Inés, Ltd.	1.976	01-12-2006	6,00%
Iberbus María de Molina, Ltd.	2.078	15-03-2007	6,00%
Iberbus María Pita, Ltd.	2.187	15-06-2007	6,00%
Total	35.994		

(a) Este importe se encuentra provisionado en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto.

Las sociedades "Iberbus" son las arrendadoras de aviones A-340 (véase Nota 8).

Como consecuencia del tratamiento de las participaciones en las sociedades "Iberbus" como inversiones en las que se va a recuperar la totalidad de las cantidades invertidas, los créditos concedidos a las mencionadas sociedades se registran en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto, cuando al 31 de diciembre de 1999 se registraban en el epígrafe "Créditos a sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1999 adjunto.

10. Fondo de comercio / diferencia negativa de consolidación

Fondo de comercio

El fondo de comercio corresponde, tal y como se ha señalado en la Nota 5-a, a la diferencia positiva entre el valor pagado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la adquisición del 67% de Aviaco 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, optaron por amortizar de forma lineal este fondo de comercio en 20 años, habiendo iniciado el período de amortización en la fecha de adquisición (10 de noviembre de 1998).

El único movimiento habido en el ejercicio 2000 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 se ha señalado en la Nota 6-a, corresponde a la diferencia entre la inversión realizada en Touroperador Viva Tours, S.A. por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. para la adquisición del 49% y el valor teórico-contable de la participación al 31 de marzo de 1999.

El movimiento habido durante el ejercicio 2000 corresponde a la imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de la participación del Grupo Iberia en las pérdidas incurridas por Touroperador Viva Tours, S.A. durante el ejercicio 2000.

11. Inversiones financieras temporales

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Imposiciones a corto plazo	99.940
Deuda pública	12.164
Depósitos y fianzas a corto plazo	1.740
Intereses a cobrar no vencidos	809
Otras inversiones financieras temporales	3.626
	118.279

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo durante el ejercicio 2000 ha sido el 4,22%.

La deuda pública está constituida por Obligaciones del Estado y Letras del Tesoro que durante el ejercicio 2000 han tenido una rentabilidad media del 3,87%.



12. Fondos propios

Los únicos movimientos registrados en los epígrafes del capítulo "Fondos propios" de los balances de situación consolidados adjuntos corresponden a la distribución de los beneficios consolidados del ejercicio 1999, al resultado de la fusión de Aviación y Comercio, S.A. y a la eliminación de las diferencias de conversión como consecuencia de la salida de las sociedades "Iberbus" del perímetro de consolidación. La distribución de los beneficios consolidados del ejercicio 1999 ha sido la siguiente:

	Millones de Pesetas
Reserva Legal	1.605
Reservas voluntarias	851
Compensación de pérdidas de ejercicios anteriores	5.570
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	3.633
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	5.781
Dividendos	8.026
Beneficios consolidados del ejercicio 1999	25.466

Capital social

Al 31 de diciembre de 2000, el capital social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estaba compuesto por 912.962.035 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente), se ha procedido a ampliar el capital social, emitiendo tres acciones nuevas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. de 0,78 euros de valor nominal, por cada acción de Aviación y Comercio, S.A. propiedad de accionistas minoritarios (véase Nota 22).

Al 31 de diciembre de 2000, los accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. eran los siguientes:

	Nº Acciones	%
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	492.125.262	53,90
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	91.290.716	10,00
BA & AA Holdings Limited	91.290.716	10,00
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A.	66.642.223	7,30
Compañía de Distribución Integral Logista, S.A.	61.164.780	6,70
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00
Otras Cajas de Ahorro	27.387.215	3,00
Musini, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros	1.029	-
Personal y otros	55.672.879	6,10
Total	912.962.035	100,00

En diciembre de 1999, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y los nuevos accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. firmaron un acuerdo por el que estos últimos adquirieron en el año 2000 el 40% del capital social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.



Sociedad Estatal de Participaciones Industriales tiene previsto realizar una Oferta Pública de Venta de la totalidad de las acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. que sean de su propiedad en abril de 2001.

Para cumplir los pactos alcanzados con los representantes de los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., los Administradores propondrán a la Junta General de Accionistas la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas. El importe nominal del total de la emisión de obligaciones convertibles será de hasta 343 millones de euros, que equivalen aproximadamente a 57.000 millones de pesetas. El valor nominal de cada obligación será el correspondiente al precio fijado para las acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en la Oferta Pública de Venta de acciones.

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 del 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.

Diferencias por ajuste del capital a euros

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración en 1999, se generó una diferencia por redondeo que obligó a reducir el capital social y a generar una reserva de carácter indisponible de acuerdo con la legislación vigente.

Reserva de revalorización y reserva de fusión

Como consecuencia de la fusión por absorción de Aviación y Comercio, S.A. se ha generado una reserva de fusión (véase Nota 22).

Por otra parte, Aviación y Comercio, S.A., en su balance de fusión de 31 de enero de 2000, mantenía una reserva de revalorización como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio. Como consecuencia de la aplicación de la normativa vigente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha destinado como reserva de revalorización el importe obtenido por la aplicación del porcentaje que representaba la reserva de revalorización de Aviación y Comercio, S.A. sobre la totalidad de sus fondos propios al 31 de enero de 2000 sobre la reserva de fusión obtenida.

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 en situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:



Sociedad	Millones de Pesetas
Binter Canarias, S.A.	(545)
Binter Mediterráneo, S.A.	(6.391)
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	195
Campos Velázquez, S.A.	1.048
Cargosur, S.A.	(608)
Iber-Swiss Catering, S.A.	372
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	(12.688)
Sistemas Automatizados Agencias de Viajes, S.A.	857
Total	(17.760)
Ajustes de consolidación	28.824
Total	11.064

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Reservas correspondientes a Aviación y Comercio, S.A.	11.100
Anulación de provisiones de inversiones financieras permanentes en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por empresas dependientes realizadas en ejercicios anteriores	23.846
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(4.749)
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	(89)
Dotaciones al fondo de comercio	(1.284)
Total	28.824

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Sociedad	Millones de Pesetas
Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	(15.547)
Amadeus Group	10.092
Iberbuses	(635)
Touroporador Viva Tours, S.A.	(119)
Total	(6.209)
Ajustes de consolidación	12.383
Total	6.174



El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

	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	16.011
Anulación de dividendos percibidos en ejercicios anteriores	(7.287)
Mejora patrimonial neta de impuestos procedente de Amadeus	5.522
Anulación de plusvalías en venta de inmovilizado	(1.982)
Reversión de la diferencia negativa de consolidación	119
Total	12.383

Otros aspectos

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 2000 ascienden a 1.413 millones de pesetas (941 millones de pesetas por reservas de revalorización y 472 millones de pesetas por reservas legales).

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2000 son las siguientes:

Sociedad	Porcentaje de Participación	Sociedad Participada
Marítimas Reunidas, S.A.	25,00	Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, 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	35,69	Amadeus Group
Lufthansa	27,92	Amadeus Group
Fondo de Inversión Venezolano	40,00	Venezolana Internacional de Aviación, S.A
Banco Provincial	15,00	Venezolana Internacional de Aviación, S.A
Sol Meliá, S.A.	21,98	Touroporador Viva Tours, S.A.
Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.A.	14,99	Touroporador Viva Tours, S.A.

13. Socios externos

El movimiento habido en el epigrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:



	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 2000	(12)	29	398	89	241	745
Dividendos	-	(12)	(9)	(16)	-	(37)
Venta de participación en Amadeus	-	-	-	-	50 (a)	50
Efecto de la fusión con Aviación y Comercio, S.A.	-	(17)	-	-	-	(17)
Participación en resultados del ejercicio 2000	2	-	131	23	285	441
Saldo al 31 de diciembre de 2000	(10) (b)	-	520	96	576	1.182

(a) Como consecuencia de las ventas de parte de la participación del Grupo Iberia en Amadeus Global Travel Distribution, S.A. incrementa la participación de los accionistas minoritarios de Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.

(b) Esta cuenta a cobrar a accionistas minoritarios se encuentra provisionada al 31 de diciembre de 2000.

El desglose del saldo al 31 de diciembre de 2000 en cada una de las sociedades es el siguiente:

	Millones de Pesetas				
	Capital Social	Reservas	Reservas de Revalorización	Participación en Resultados	Total
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	2	(14) (a)	-	2	(10)
Iber-Swiss Catering, S.A.	150	169	70	131	520
Compañía Auxiliar al Cargo-Exprés, S.A.	8	65	-	23	96
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	14	277	-	285	576
	174	497	70	441	1.182

(a) En el ejercicio 1998 Iberia, Líneas Aéreas 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 2000 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:



	Millones de Pesetas
Provisiones para pensiones (Nota 6-l)	18.810
Provisiones para obligaciones con el personal (Nota 6-n)	65.202
Provisión para grandes reparaciones (Nota 6-e)	22.012
Provisión para responsabilidades (Nota 6-o)	101.547
Total	207.571

Provisión para responsabilidades

El movimiento registrado en el ejercicio 2000 en esta cuenta ha sido el siguiente:

	Millones de Pesetas
Saldo al 01-01-00	57.932
Dotaciones	45.346
Aplicaciones	(1.731)
Saldo al 31-12-00	101.547

Al 31 de diciembre de 1999 quedó constituida una provisión por importe de 31.300 millones de pesetas que correspondía a la estimación del valor actual de los pagos a realizar al personal que se acogiese a un plan de bajas que se está llevando a efecto durante los ejercicios 2000 y 2001. Al 31 de diciembre de 2000 la provisión por este concepto incluida en la cuenta "Provisión para responsabilidades" del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado, asciende a 30.828 millones de pesetas.

En el ejercicio 2000 los Administradores han constituido, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta, una nueva provisión por importe de 30.000 millones de pesetas para hacer frente al coste estimado de un plan de rejuvenecimiento de la plantilla que se hará efectivo durante los ejercicios 2001, 2002 y 2003. El importe registrado al 31 de diciembre de 2000 corresponde al valor actual del coste estimado para este plan que está dirigido a personal del colectivo de tierra que tendrá una edad comprendida entre los 58 y 64 años en los ejercicios 2001, 2002 y 2003 (estimándose que se producirán un total de 1.100 bajas) y su incorporación será voluntaria tanto para el personal como para Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2000, 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 por responsabilidades probables de diversa naturaleza.

El importe restante del saldo de la cuenta "Provisión para responsabilidades" del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" corresponde a los importes estimados 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.



15. Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2000, correspondientes a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero, de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

	Divisa	Millones de Pesetas					
		Deudas con Vencimiento en:					
		2001	2002	2003	2004	2005	Años Sigüientes
Deuda: En pesetas		7.699	3.013	4.122	3.767	576	947
En divisa:	Yenes	4.395	1.864	2.154	-	-	-
	Euros	5.194	5.286	5.800	5.522	5.421	37.384
	Dólar USA	2.773	6.985	3.333	-	-	-
	Marco alemán	1.291	1.307	1.325	6.649	-	-
		21.352	18.455	16.734	15.938	5.997	38.331

Con fecha 12 de febrero de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha ejercido anticipadamente la opción de compra de dos contratos de arrendamiento financiero de sendos aviones A-320, abonando 6.478 millones de pesetas. Esta cancelación anticipada incrementaría la deuda con vencimiento en 2001, en 5.080 millones de pesetas y reduciría la deuda con vencimiento en 2002, 2003 y 2004 en 1.073 millones de pesetas, 1.102 millones de pesetas y 6.458 millones de pesetas, respectivamente.

Durante 2000, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 5,44% para los préstamos en pesetas y del 5,52% 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 de combustible.

Con el objetivo de minimizar el impacto de estas variables en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, 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 2000, de acuerdo con el siguiente criterio: valores nominales para cobertura 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 de cobros y pagos futuros:



	Millones de Pesetas
COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:	
Operaciones de cobertura de riesgo de cambio-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	97.952
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	18.351
COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:	
Operaciones de cobertura de riesgo de cambio y tipo de interés-	
Cross currency interest rate swaps (permutas financieras y de divisas)	26.365
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio-	
Cross currency swaps (permutas de divisas)	27.856
Opciones CALL compradas	39.952
Opciones CALL vendidas	17.601
Opciones PUT vendidas	41.899
Seguros de cambio	13.210
Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés-	
IRS's (permutas financieras sobre tipos de interés)	5.670
Otras operaciones de cobertura-	
Operaciones de cobertura precios de combustible	93.560

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 2000 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

	Millones de Pesetas		
	Aumento	Disminución	Importe
Beneficio contable del ejercicio (antes de impuestos)			36.392
Diferencias permanentes	159	(20.374) (a)	(20.215)
Diferencias temporales-			
Con origen en el ejercicio	64.586 (b)	(66.201) (c)	(1.615)
Con origen en ejercicios anteriores	17.137 (d)	(11.878) (e)	5.259
Base imponible (antes de ajustes de consolidación)			19.821
Ajustes de consolidación-			
Diferencias permanentes	3.068	(5.880)	(2.812)
Base imponible (resultado fiscal)			17.009

(a) Este importe corresponde, fundamentalmente, a dividendos procedentes de ejercicios anteriores repartidos con cargo a resultados de ejercicios anteriores.



- (b) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, provisiones para costes previstos de rejuvenecimiento de plantilla, provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas y beneficios diferidos por créditos memorándum y venta de flota.
- (c) Este importe corresponde, fundamentalmente, al diferimiento en la tributación de la plusvalía obtenida por la venta de acciones de Amadeus Global Travel Distribución, S.A.
- (d) Este importe corresponde, fundamentalmente, a la tributación de la plusvalía diferida en 1999 por Aviación y Comercio, S.A. como consecuencia de la venta de su flota.
- (e) 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 y otras provisiones.

El gasto por Impuesto sobre Sociedades consolidado registrado al 31 de diciembre de 2000, 2.918 millones de pesetas, corresponde a la suma del gasto por Impuesto sobre Sociedades registrado por cada una de las sociedades consolidadas por integración global y su detalle es el siguiente:

	Millones de Pesetas
Aplicación del tipo impositivo del 35% a los beneficios contables ajustados por las diferencias permanentes	4.678
Más/(Menos)-	
7% de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores compensadas en el ejercicio	(837)
Deducciones por doble imposición e inversiones	(577)
Otros	(346)
Impuesto sobre Sociedades	2.918

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 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. obtenía de SEPI por la aportación de sus bases imponibles negativas a la consolidación fiscal.

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

	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	-	-	-	-	4.227	4.227
Diferencias temporales originadas en el ejercicio	-	22.601	22.601	23.170	-	23.170
Otros créditos impositivos generados en ejercicios anteriores por consolidación	-	-	-	2.174	-	2.174
Diferencias temporales pendientes de aplicar, originadas en ejercicios anteriores	3.480	37.008	40.488	3.285	-	3.285
Total	3.480	59.609	63.089	28.629	4.227	32.856



El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Año de Recuperación	Millones de Pesetas
2002	5.843
2003	8.326
2004 y siguientes	45.440
	59.609

Los Administradores de las sociedades del grupo 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 418 millones de pesetas en el ejercicio 2000. Al 31 de diciembre de 2000, las sociedades consolidadas no tienen deducciones pendientes de tomar.

Durante el ejercicio 2000, el Grupo Iberia se ha acogido al régimen de reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 65.903 millones de pesetas.

El Grupo Iberia, por las rentas diferidas del ejercicio 2000 (1.167 millones de pesetas que ya han sido reinvertidos) ha optado por integrarlas conforme al método establecido en el artículo 34.1 a) del Reglamento del Impuesto de Sociedades; por las restantes aún no se ha decidido el método de integración:

	Millones de Pesetas
Renta acogida a la exención por reinversión y pendiente de incorporar a la base imponible	65.903
Compromiso de reinversión	67.466

De la totalidad de estas rentas, durante el ejercicio 2000 el Grupo Iberia ha reinvertido en inmovilizado 2.206 millones de pesetas, existiendo al 31 de diciembre de 2000 un compromiso de reinversión por 65.260 millones de pesetas.

Al 31 de diciembre de 2000, el Grupo Iberia ha incorporado a la base imponible, las siguientes rentas acogidas a diferimiento por reinversión en ejercicios anteriores:

	Millones de Pesetas
1996	123



Las rentas pendientes de incorporación en la base imponible de ejercicios futuros procedentes de la aplicación del régimen de diferimiento por reinversión, detalladas por ejercicios de origen, son las siguientes:

	Millones de Pesetas
1996	741
1997	915
1998	6.889
1999	487
2000	65.903

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 de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 2000.

En el ejercicio 1999, las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1996 y 1997 para todos los impuestos que le 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 de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 2000.

Al 31 de diciembre de 2000 están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1998, 1999 y 2000 para todos los impuestos que son de aplicación a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los provisionados al 31 de diciembre de 2000 como consecuencia de una eventual inspección de dichos ejercicios.

Al 31 de diciembre de 2000, y en relación con la sociedad Aviación y Comercio, S.A., se encuentra pendiente de resolución un acta incoada por la inspección realizada por las Autoridades Tributarias en 1992, en relación con los impuestos que eran de aplicación a la sociedad en los ejercicios 1989 y 1990. Asimismo, en 1996, las Autoridades Tributarias incoaron dos actas en relación con el tratamiento de los ingresos a cuenta de retribuciones en especie como consecuencia de la inspección del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de los ejercicios 1993 y 1994 firmadas en disconformidad. Finalmente, durante el ejercicio 2000, las Autoridades Tributarias han inspeccionado todos los impuestos que son de aplicación a Aviación y Comercio, S.A. de los ejercicios 1996, 1997 y 1998. Como consecuencia de esta inspección, se tramitaron actas firmadas en disconformidad, sobre las que los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados en el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2000.

Al 31 de diciembre de 2000, están abiertos a inspección fiscal el ejercicio 1999 y el ejercicio finalizado el 31 de enero de 2000 para todos los impuestos que son de aplicación a Aviación y Comercio, S.A. Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los provisionados al 31 de diciembre de 2000 como consecuencia de una eventual inspección de ambos periodos.

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 no se han levantado actas de importe significativo.



Por los ejercicios abiertos a inspección del resto de filiales del Conjunto consolidable, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los provisionados al 31 de diciembre de 2000 como consecuencia de una eventual inspección.

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 de los ejercicios 2000 y 1999 es como sigue:

Por Actividades	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Ingresos por pasaje	592.584	508.511
Ingresos por carga	42.644	35.876
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	38.723	39.625
Asistencia técnica a compañías aéreas	20.695	17.598
Otros ingresos	20.280	20.997
Total	714.926	622.607

La distribución por redes de los ingresos por pasaje del ejercicio 2000 es la siguiente:

	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Nacional y Europea	396.483	359.583
Atlántico	180.660	136.601
África y Oriente Medio	15.441	12.327
Total	592.584	508.511

Asistencia técnica a compañías aéreas

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

b) Otros ingresos de explotación

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



Conceptos	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Ingresos por comisiones	15.526	11.454
Ingresos por alquileres	9.508	7.297
Otros ingresos diversos	6.678	4.967
	31.712	23.718

Los ingresos por comisiones recogen fundamentalmente las comisiones por la venta de billetes a otras compañías aéreas, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y las comisiones por los acuerdos firmados con Mundicolor y Touroperador Viva Tours, S.A.

c) Ingresos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Ingresos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta, es la siguiente:

	Miles de Pesetas
Recuperación de provisiones para responsabilidades	600
Recuperación de provisiones para obligaciones con el personal	1.363
Recuperación de provisiones de circulante relacionados con riesgos	3.650
Otros	2.602
	8.215

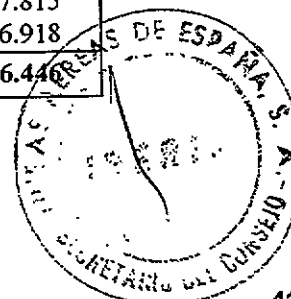
d) Ingresos y beneficios de otros ejercicios

El saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta, incluye 4.939 millones de pesetas recuperados de AENA como consecuencia de una corrección en la aplicación de las tarifas del año 1999.

e) Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2000 y 1999 adjuntas presenta la siguiente composición:

	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Combustible de aviones	95.888	61.835
Repuestos para la flota aérea	19.116	19.878
Material de mayordomía	5.145	7.815
Otros aprovisionamientos	9.434	6.918
	129.583	96.446



El gasto por combustible en el ejercicio 2000 ha ascendido a 119.295 millones de pesetas. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir este gasto en 23.407 millones de pesetas.

Los importes del ejercicio 1999 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2000.

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 2000 y 1999 adjuntas, es el siguiente:

	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Sueldos, salarios y asimilados	168.572	159.402
Cargas sociales	53.944	50.579
	222.516	209.981

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2000 y 1999, ha sido el siguiente:

	Empleados	
	2000	1999
Tierra:		
Grupo superior de gestores y técnicos	1.574	1.405
Cuerpo general administrativo	7.103	7.207
Otros	12.453	12.232
	21.130	20.844
Vuelo:		
Pilotos	1.921	1.817
Oficiales técnicos de vuelo	216	225
Tripulantes de cabina de pasajeros	4.340	4.204
	6.477	6.246
	27.607	27.090

g) Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2000 y 1999 adjuntas, es la siguiente:



	Millones de Pesetas	
	2000	1999
Alquiler flota aérea (a)	60.046	50.144
Gastos comerciales	78.506	67.156
Tasas y derechos por tráfico aéreo	45.574	40.692
Mantenimiento (b)	32.041	32.322
Ayudas a la navegación y otras comunicaciones	33.367	33.845
Otros	104.746	78.296
	354.280	302.455

(a) Además del gasto de arrendamiento de la flota operativa (véase Nota 8), se incluye el coste de los contratos de wet lease de flota que ha ascendido a 20.092 millones de pesetas en el ejercicio 2000 y a 21.208 millones de pesetas en el ejercicio 1999. El gasto por alquiler de flota ha ascendido en los ejercicios 2000 y 1999 a 70.167 millones de pesetas y 51.382 millones de pesetas, respectivamente. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 10.121 millones de pesetas y 1.238 millones de pesetas, respectivamente.

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

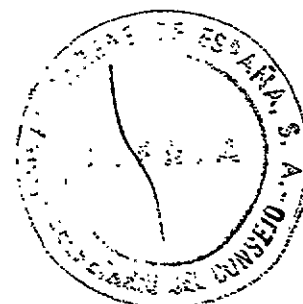
h) Gastos extraordinarios

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2000 adjunta, es la siguiente:

	Millones de Pesetas
Dotaciones a la provisión para responsabilidades	44.085
Otros gastos extraordinarios	3.279
	47.364

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 2000 y 1999 es la siguiente:



Sociedad	Millones de Pesetas	
	Beneficios/(Pérdidas)	
	2000	1999
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	25.277	14.404
Aviación y Comercio, S.A.	-	4.277
Binter Canarias, S.A.	1.427	1.563
Binter Mediterráneo, S.A.	1	161
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	68	48
Campos Velázquez, S.A.	-	26
Cargosur, S.A.	(1)	15
Iber-Swiss Catering, S.A.	306	85
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	335	(2.751)
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	742	238
Amadeus Group	5.487	7.625
Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	-	-
Iberbus Concha, Ltd.	-	(5)
Iberbus Rosalía, Ltd.	-	(7)
Iberbus Chacel, Ltd.	-	(17)
Iberbus Arenal, Ltd.	-	(48)
Iberbus Teresa, Ltd.	-	(16)
Iberbus Emilia, Ltd.	-	(16)
Iberbus Agustina, Ltd.	-	6
Iberbus Beatriz, Ltd.	-	5
Iberbus Juana Ines, Ltd.	-	(8)
Touroporador Viva Tours, S.A.	(168)	(119)
Beneficios atribuidos a la Sociedad dominante	33.474	25.466

(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 2000 y 1999 adjuntas es el siguiente:

Sociedad	Millones de Pesetas	
	Beneficios/(Pérdidas)	
	2000	1999
Aviación y Comercio, S.A.	-	12
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	23	16
Iber-Swiss Catering, S.A.	131	36
Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	2	(15)
Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A.	285	81
Beneficios atribuidos a socios externos	441	130

20. Planes de adecuación al euro

Al 31 de diciembre de 2000 el Grupo Iberia ha valorado el impacto de la entrada del sistema monetario único en sus sistemas informáticos y estima que no serán necesarias inversiones de importancia u otras operaciones a realizar en relación con la implantación del euro.



21. Retribuciones y otras prestaciones al Consejo de Administración

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2000 por los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ascendió a 102 millones de pesetas.

Durante el ejercicio 2000 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.

22. Información relacionada con la fusión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A.

En el ejercicio 2000 se ha producido la fusión de Aviación y Comercio, S.A. (sociedad absorbida) en Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (sociedad absorbente) mediante la disolución sin liquidación de Aviación y Comercio, S.A. y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente que adquiere por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.

El Proyecto de Fusión fue presentado por los Consejos de Administración de ambas sociedades en sus reuniones respectivas celebradas el 23 de marzo de 2000, y aprobado por las respectivas Juntas Generales de Accionistas celebradas el 12 de junio de 2000.

A efectos contables, se considera el 1 de febrero de 2000 como la fecha a partir de la cual, las operaciones realizadas por Aviación y Comercio, S.A. se entienden realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Tal y como se indica en el Proyecto de Fusión, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. poseía en el momento de la fusión el 99,93% del capital social de Aviación y Comercio, S.A. Por tanto, se ha establecido un tipo de canje de las acciones correspondientes a los accionistas minoritarios de Aviación y Comercio, S.A., determinado en base al valor real de los patrimonios de ambas sociedades, emitiendo tres acciones nuevas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. de 0,78 euros de valor nominal cada una, con los mismos derechos que el resto de acciones, por cada acción de Aviación y Comercio, S.A.

La fecha a partir de la cual las nuevas acciones tienen derecho a participar de las ganancias sociales es el 31 de enero de 2000. Asimismo, ambas sociedades han comunicado a la Oficina Nacional de Inspección, dentro de los plazos establecidos por la legislación vigente, el propósito de acogerse al régimen tributario establecido en el Capítulo VIII del Título VIII y Disposición Adicional Octava de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se detalla a continuación la siguiente información:

1. Los balances de fusión de la sociedad absorbente y de la sociedad absorbida, siendo los balances al 31 de diciembre de 1999 y al 31 de enero de 2000, respectivamente:



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.
(Sociedad absorbente en la fusión)

BALANCE DE FUSIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1999
(Millones de Pesetas)

ACTIVO	Ejercicio 1999	PASIVO	Ejercicio 1999
INMOVILIZADO:		FONDOS PROPIOS :	
Gastos de establecimiento	285	Capital suscrito	118.478
Inmovilizaciones inmateriales	58.290	Prima de emisión	16.049
Inmovilizaciones materiales	282.070	Reserva de revalorización	-
Inmovilizaciones financieras	127.943	Reserva legal	5.129
Total inmovilizado	468.588	Reservas voluntarias	623
		Diferencias por ajuste del capital a euros	200
		Pérdidas de ejercicios anteriores	(5.570)
		Beneficios del ejercicio	16.052
		Total fondos propios	150.961
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	16.163	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2.503
		PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	140.994
		ACREEDORES A LARGO PLAZO	94.826
ACTIVO CIRCULANTE:		ACREEDORES A CORTO PLAZO	
Existencias	12.005	Deudas con entidades de crédito	56.982
Empresas del Grupo, deudores	12.353	Deudas con empresas del Grupo y asociadas	77.409
Deudores	71.064	Acreedores comerciales	111.457
Inversiones financieras temporales	87.393	Remuneraciones pendientes de pago	18.704
Tesorería	1.175	Otras deudas no comerciales	19.220
Ajustes por periodificación	4.395	Ajustes por periodificación	80
Total activo circulante	188.385	Total acreedores a corto plazo	283.852
TOTAL ACTIVO	673.136	TOTAL PASIVO	673.136

AVIACION Y COMERCIO, S.A.
(Sociedad absorbida en la fusión)

BALANCE DE FUSIÓN AL 31 DE ENERO DE 2000
(Millones de Pesetas)

ACTIVO	Ejercicio 2000	PASIVO	Ejercicio 2000
INMOVILIZADO:		FONDOS PROPIOS :	
Inmovilizaciones materiales	1.443	Capital suscrito	7.400
Inmovilizaciones financieras	523	Prima de emisión	1.480
Otros deudores a largo plazo	5.324	Reserva de revalorización	4.736
Total inmovilizado	7.290	Reserva legal	1.480
		Reservas voluntarias	10.059
		Pérdidas y Ganancias	17.637
		Dividendo a cuenta	(17.582)
		Total fondos propios	25.210
		PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	14.806
		ACREEDORES A LARGO PLAZO	8.370
ACTIVO CIRCULANTE:		ACREEDORES A CORTO PLAZO:	
Existencias	754	Deudas con entidades de crédito	1.166
Deudores	311	Deudas con empresas del Grupo	9.041
Empresas del Grupo, deudores	30	Acreedores comerciales	582
Inversiones financieras temporales	52.181	Otras deudas no comerciales	183
Tesorería	82	Remuneraciones pendientes de pago	67
Ajustes por periodificación	4	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	1.227
Total activo circulante	53.362	Total acreedores a corto plazo	12.266
TOTAL ACTIVO	60.652	TOTAL PASIVO	60.652



2. Detalle de los ejercicios en los que Aviación y Comercio, S.A. adquirió los bienes transmitidos en la fusión a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Esta información se presenta en millones de pesetas y en función del valor neto contable de los elementos al 31 de enero de 2000:

	Millones de Pesetas					
	1980-1984	1985-1989	1990	1991	1992	1993
Edificios y otras construcciones	106	-	-	-	-	-
Maquinaria, instalaciones y utillaje	-	55	13	31	21	14
Elementos de transporte	-	-	-	-	-	1
Mobiliario y enseres	-	-	1	2	2	3
Equipos para procesos de información	-	-	-	2	2	3
Repuestos para inmovilizado	34	128	55	53	60	65
Simuladores de vuelo	-	-	-	-	-	-
Inmovilizado en curso	-	-	-	-	-	-
Total	140	183	69	88	85	86

	Millones de Pesetas					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Edificios y otras construcciones	35	-	-	-	-	-
Maquinaria, instalaciones y utillaje	21	17	20	6	2	160
Elementos de transporte	-	4	10	4	17	4
Mobiliario y enseres	5	4	2	1	1	2
Equipos para procesos de información	11	16	22	7	7	16
Repuestos para inmovilizado	62	64	65	60	67	69
Simuladores de vuelo	-	-	-	-	-	5
Inmovilizado en curso	-	-	-	-	-	6
Total	134	105	119	78	94	262

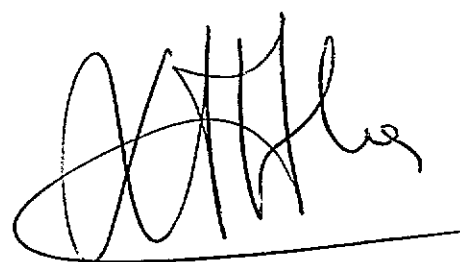


3. La totalidad de los activos y pasivos han sido recibidos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a los mismos valores contables con que figuraban en los libros de Aviación y Comercio, S.A.
4. Aviación y Comercio, S.A. no estaba acogida a ningún beneficio fiscal que tenga repercusión en la sociedad absorbente.



**INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO AL 31.12.2000 DEL GRUPO IBERIA
FORMULADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE IBERIA, LINEAS
AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., EN SU REUNION DEL DÍA 9 DE MARZO DE 2001.**

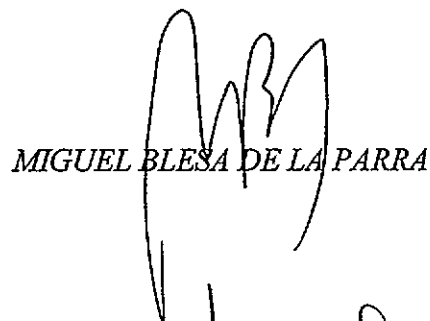
Firma de los Administradores:



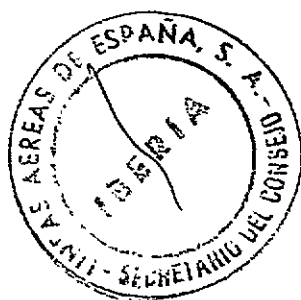
XABIER DE IRALA ESTEVEZ



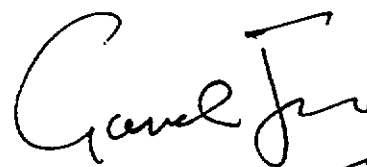
JOSE MARÍA ABRIL PÉREZ

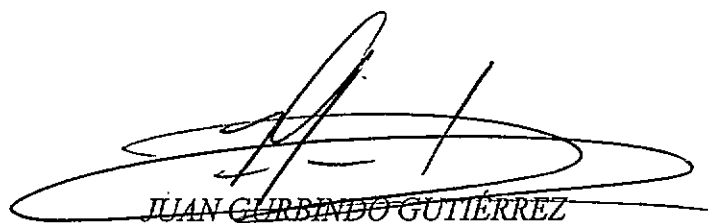


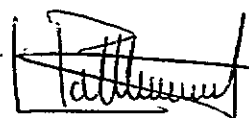
MIGUEL BLESÁ DE LA PARRA



JORDI DAGÁ SANCHO

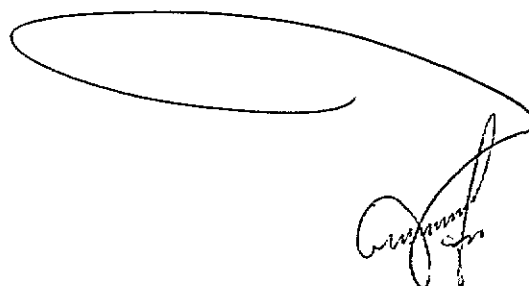

LORD GAREL-JONES


JUAN GURBINDO GUTIÉRREZ



PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA





JUAN MASSÓ GAROLERA



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Roger Paul Maynard".

ROGER PAUL MAYNARD

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Jorge Pont Sánchez".

JORGE PONT SÁNCHEZ

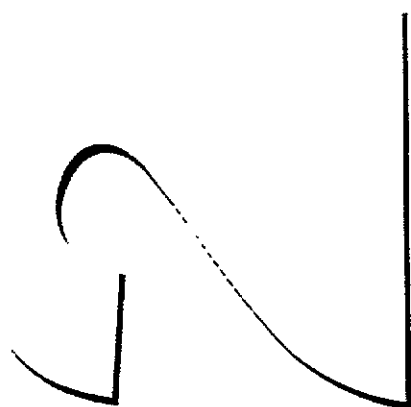
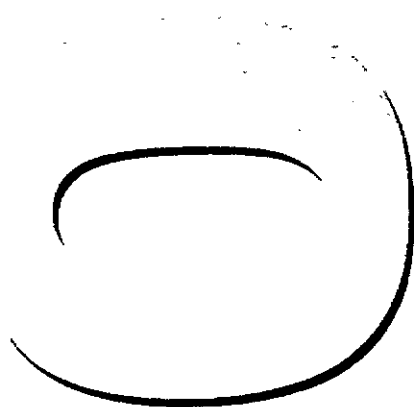
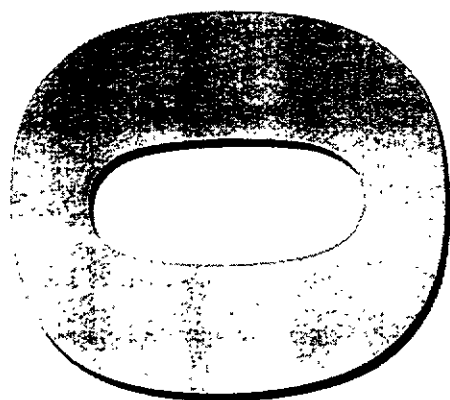
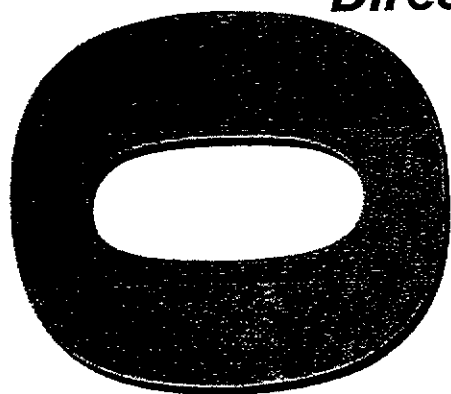
A handwritten signature in black ink, appearing to be "Esther Rituerto Martínez".

ESTHER RITUERTO MARTÍNEZ

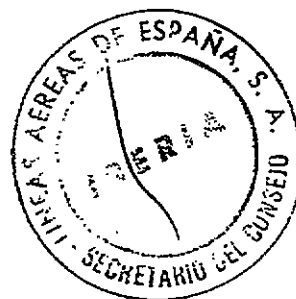
A handwritten signature in black ink, appearing to be "Juan Serrada Hierro".

JUAN SERRADA HIERRO

Dirección de Control y Administración



Informe de Gestión Grupo Iberia



Madrid, Marzo 2001

1. ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

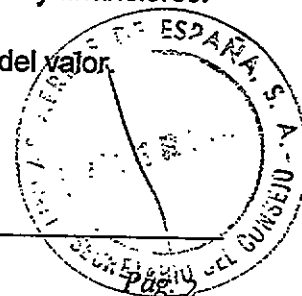
El año 2000 ha sido un ejercicio donde el Grupo Iberia ha alcanzado resultados altamente favorables, ya que ha obtenido unos beneficios después de impuestos de 33.474 millones de pesetas, con una rentabilidad del 17,27% lo que ha permitido acometer una inversión en activos, principalmente flota de 73.824 millones, y reducir el endeudamiento en 79.587 millones. Todo esto se ha debido a una activa política de gestión comercial y a un control en especial de los gastos, mediante las pertinentes políticas de cobertura de riesgos, necesarias para intentar minimizar al máximo el impacto que para todas las compañías ha tenido en el ejercicio el pronunciado incremento del precio del barril de petróleo en los mercados internacionales (más de un 40% de enero a diciembre). También sufrió un fuerte impacto al alza el precio del queroseno para aviación, que se ha incrementado aún más que el precio del crudo, debido a problemas de capacidad en las refinerías, y debido a una regulación más respetuosa con el medio ambiente en Europa, por lo que el buen comportamiento de la demanda no ha podido tener un reflejo proporcional en los resultados.

El negocio principal de la compañía (el transporte de pasajeros) alcanzó niveles récord en la historia reciente de la compañía, con un crecimiento de la demanda que ha supuesto casi el doble que la oferta y un coeficiente de ocupación de casi un 74%, en línea con las compañías líderes de la industria en Europa. El año 2000 fue el ejercicio donde el Grupo Iberia prácticamente alcanzó la mítica cifra de 30 millones de pasajeros transportados.

En el mes de marzo del año 2000 se produjo la entrada en el máximo órgano de dirección de la empresa de los representantes de los propietarios del 40% de las acciones de Iberia, después de la venta de dicho porcentaje de capital de SEPI, dentro del proceso de privatización.

Para el **Grupo Iberia**, la meta perseguida en este ejercicio se ha basado en la creación de **valor para el accionista**. Para alcanzar dicha meta, la compañía terminó y presentó durante los primeros meses del año el nuevo **Plan Director 2000-2003**, continuación del anterior, definiendo las acciones precisas para cumplir el siguiente decálogo de objetivos estratégicos:

- Reforzar el liderazgo en los mercados principales, especialmente los tráficos de los mercados España-Europa y Europa-Latinoamérica.
- Aumentar la satisfacción del cliente, en especial de los viajeros más frecuentes, mediante la mejora de la atención y calidad del servicio, incrementando cuota en el tráfico business.
- Liderar la utilización de nuevas tecnologías en el sector.
- Desarrollar las alianzas en transporte aéreo.
- Dotar de autonomía a cada negocio para mejorar su competitividad y asegurar su desarrollo.
- Reducir los costes unitarios y aumentar la productividad de los recursos.
- Aumentar la utilización de los aviones y del resto de activos.
- Reducir el coste de los recursos controlando los riesgos operativos y financieros.
- Reforzar la competitividad de los recursos humanos.
- Adaptar los procesos de planificación y seguimiento a la gestión del valor.



De acuerdo con los mencionados objetivos estratégicos planteados, el año 2000 también ha sido un año de crecimiento para Iberia: si durante 1998 y 1999 se apostaba prioritariamente por el mercado latinoamericano al aumentar su oferta en más del 30% y renovar su clase Business, este año y los próximos, los mayores incrementos se producirán en el mercado europeo, en el cual Iberia ha crecido en el 2000 un 13%, mediante el aumento de frecuencias a Milán, Roma, Bruselas, Ginebra y Estocolmo desde Madrid; y a Londres desde Barcelona. A través de Iberia Regional-Air Nostrum, se incrementó la oferta a Lyon y Toulouse desde Madrid, así como a Hannover y Turín desde Madrid y Barcelona, estos últimos iniciados a finales de 1999.

Además de esta apuesta por el mercado europeo, el Grupo Iberia ha mantenido su apuesta y mejorado su oferta con América, incrementando sustancialmente sus vuelos semanales a Miami, Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro y Sao Paulo, ofreciendo este año casi un 9% más de oferta en este mercado. A esto hay que añadir que la compañía ha sustituido los DC-9 que tenía en Miami por modernos aviones MD-87, lo que supone, además de la utilización de un avión de tecnología más avanzada, mayor número de plazas en cada uno de los vuelos que la compañía realiza entre Miami y los destinos de Centroamérica (Cancún, Panamá, Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua y San José de Costa Rica). A este crecimiento de la producción en rutas intercontinentales se ha añadido un comportamiento muy favorable de la demanda que casi ha duplicado el de la oferta, superando el coeficiente de ocupación del año más de 6 puntos al alcanzado en 1999.

Por su parte, el mercado nacional ha contado con importantes mejoras. Los vuelos entre Canarias y la Península han experimentado un crecimiento del 7,1%. Los vuelos entre Madrid y Barcelona también se incrementaron, consiguiendo este año, en octubre y noviembre, nuevos récords en la ruta Madrid-Barcelona. De hecho, a lo largo de este año, Iberia transportó en torno a tres millones de pasajeros en esta ruta (más de 2 millones en el Puente Aéreo y en torno a 950.000 en vuelos con reserva), con un incremento del 8,9% sobre el volumen de pasajeros transportados el año anterior.

Entre las diversas medidas del Nuevo Plan Director, Iberia ha tenido en la atención al cliente uno de sus objetivos prioritarios. Así puso en marcha diversos proyectos dentro del ámbito comercial para mejorar la calidad del servicio al cliente: en junio se puso en marcha un Centro de Atención Telefónica (C.A.T.), para atender las incidencias de equipaje ocurridas en territorio nacional y que afecten a los clientes del Grupo Iberia, a clientes de la alianza oneworld o a los clientes de otras compañías con las que la empresa mantiene diferentes acuerdos. Por otro lado, en septiembre comenzaba su andadura el Centro de Información y Reservas para Europa, que ha permitido unificar y mejorar el servicio que se ofrece, centralizando las llamadas procedentes de los clientes directos de la compañía en diversos países europeos, mediante la homogeneización de procedimientos de atención al pasajero.

Durante el año se continuó con la extensión del billete electrónico. Dicho billete (e-ticket) disponible para cualquier vuelo nacional, salvo el Puente Aéreo, ha sustituido el tradicional papel por registros electrónicos residentes en una base de datos. Entre otras ventajas para el cliente, no puede ser robado ni extraviado, y basta una llamada telefónica a la agencia de viajes o a Serviberia para realizar todos los trámites. La aceptación de este tipo de billete entre los clientes de la compañía no ha dejado de crecer, pasando de 2.077 billetes vendidos en junio a la cifra máxima de



15.958 en noviembre, es decir siete veces más. Los 85.268 billetes vendidos en total durante el año suponen para la empresa, además, un ahorro de costes.

El Grupo Iberia, también, ha realizado un notable esfuerzo en el desarrollo de nuevas tecnologías. Esfuerzo que se ha visto compensado con el liderazgo entre las empresas que más venden por internet. Dentro de su estrategia de e-commerce, Iberia L.A.E. lanzó en febrero su primera oferta masiva de venta de vuelos a través de su página web en internet. Esta promoción ("Despegue On Line"), puso a la venta 150.000 plazas para volar a 30 destinos nacionales e internacionales, con precios sensiblemente reducidos, y se prolongó hasta septiembre. A partir de ese mes se lanzó un nuevo producto ("Elige y Vuela"), que significa poner todas sus tarifas en la red. Con "Elige y Vuela" Iberia apostó definitivamente por las ventas a través de internet, consolidándose como la empresa española que más vendió a través de su propia página web en el 2000. Muestra del éxito obtenido por el nuevo canal, el número de billetes vendidos por este sistema ha ascendido a 300.000, con unos ingresos superiores a los 5.000 millones, alrededor del 1,5% de los ingresos, siendo ganadora del iBest 2000, el Oscar de la internet, por la mejor web en la categoría de transportes.

Además Iberia L.A.E. ha ampliado la posibilidad de reservar y comprar billetes a través de sus páginas web en Europa. En Alemania y Austria (www.iberia.de) así como en el Reino Unido e Irlanda (www.iberia.com/iberia.uk) se puede ahora realizar el proceso de compra "on line", además de obtener información de la compañía o adherirse al programa Iberia Plus. Está previsto que en los primeros meses del año 2001 estos puntos de venta se ofrezcan igualmente en Francia, Italia y Estados Unidos.

Simultáneamente a lo anterior, Iberia L.A.E. y otras diez aerolíneas europeas, anunciaron en mayo el acuerdo alcanzado para crear una agencia de viajes en internet. Esta agencia de viajes "on line", que será gestionada de forma independiente, ofrecerá a los viajeros la más extensa gama de vuelos con origen y/o destino en Europa, y dará acceso a las tarifas más económicas, poniendo también al alcance de los clientes reservas hoteleras, alquiler de coches y seguros de viaje. El nuevo portal permitirá a las compañías asociadas reducir de manera significativa los gastos de ventas y distribución.

Al mismo tiempo, durante el ejercicio 2000, el Grupo Iberia ha continuado con su política de alianzas con el objetivo de ofrecer a sus clientes una red aún más extensa, mediante la incorporación de nuevos destinos, acuerdos con terceras compañías o densificando, con otros operadores, la oferta ya existente. Para ello, ha establecido varios acuerdos de códigos compartidos, tanto con miembros dentro del seno de la alianza oneworld como con otras aerolíneas, entre los que destacan el firmado con British Airways, que suma nueve rutas adicionales a las 21 en las que ya estaban volando conjuntamente e incorporando Iberia su código a ciertos vuelos operados por la franquicia GB Airways. Ambas compañías siguen trabajando para ampliar su cooperación en otras rutas, especialmente entre Europa y América Latina. Asimismo son relevantes los acuerdos con Air France para la ruta a Manila, con LOT para la ruta de Barcelona a Varsovia; y para densificar la oferta existente del Grupo, los acuerdos con Swissair entre Madrid / Barcelona y Zurich, y con LAN Chile a Santiago de Chile.

A lo largo de todo el ejercicio 2000, se ha profundizado en el diseño del modelo de holding del Grupo Iberia, aprovechando la experiencia conocida del actual funcionamiento de las unidades de negocio de Iberia L.A.E. y se ha venido trabajando la fór-



mula mercantil para la creación de las nuevas sociedades que compondrán dicho holding. Todo ello permitirá una mayor autonomía de los negocios, y una capacidad de gestión de los recursos independiente en los diferentes negocios de Iberia L.A.E.: handling (en la actualidad adjudicataria de la concesión de AENA para prestar los servicios de handling en los aeropuertos españoles), carga, sistemas, mantenimiento aeronáutico e instrucción de tripulantes. Esta nueva estructura empresarial será implantada cuando los accionistas lo decidan porque la compañía ya está preparada.

Esta estrategia de diversificación y reestructuración del negocio de transporte aéreo pasa por la reducción de la participación que Iberia L.A.E. tenía en Amadeus GTD, así como por una oferta pública de venta de acciones, realizada en primavera, quedando la participación en el 18,28%, y obteniendo unas plusvalías cercanas a los 65.000 millones de pesetas.

Para alcanzar el objetivo de reducción de costes, el Grupo Iberia, dentro de su estrategia comercial, estableció con éxito un nuevo sistema de retribución a las agencias nacionales hace dos años (Plan Valor 98). A comienzos del ejercicio 2000, la compañía ha introducido un nuevo modelo de gestión comercial en los mercados internacionales, cuya finalidad es lograr un incremento de las ventas a través de una gestión más eficiente del gasto comercial, creando un nuevo sistema de retribución variable al canal, que tiene el objetivo de retribuir a cada agencia en relación con el esfuerzo comercial realizado, mediante el desarrollo de una nueva aplicación, denominada Milenium, que homogeneiza los sistemas de incentivos. En todos los mercados internacionales se va a incentivar con relación a tres conceptos: crecimiento general, crecimiento en las tarifas de alto ingreso y crecimiento en determinados destinos.

Además, Iberia L.A.E. y otras ocho grandes compañías aéreas americanas y europeas han formado un consorcio para crear un portal de compras sectorial en internet, a través del cual operar en un mercado de aviación de ámbito mundial, con el fin de optimizar compras e inventarios. La compañía espera reducir sustancialmente los costes en la cadena de suministros (combustible, asistencia en aeropuertos, piezas de repuestos de aviones y motores, catering,...) gracias a su participación en esta empresa.

Asimismo, en julio de 2000, Iberia, L.A.E., BBVA, Telefónica y Repsol YPF constituyeron una sociedad con el objetivo de desarrollar un portal horizontal de compras por internet (e-procurement), que servirá para facilitar los procesos de adquisición de los bienes y servicios no productivos de las cuatro compañías.

Siguiendo las estrategias del Plan Director, y como continuación del plan de renovación de flota suscrito por la compañía española en 1998, que convierte a Iberia en la compañía europea con una flota más moderna, durante el año 2000 se incorporaron un total de 27 nuevos aviones, de los que quince pertenecen a la familia Airbus 320 (once A-320 y cuatro A-319), ocho son Boeing 757, un Boeing 747 y tres son Airbus 340. Los Airbus 320 y Boeing 757 sustituyen a los Boeing 727, mientras que los Airbus 340 reemplazan a los DC-10 (retirados de operación a finales de noviembre). La fórmula de financiación de activos utilizada en la adquisición de 18 aviones se ha vuelto a basar en una operación de securitización como la realizada en el año anterior.

Estos 27 aviones se suman a los 21 recibidos durante 1999. A finales de 2000, Iberia ya ha incorporado a su flota la mitad de los aviones que contempla el citado Plan de



renovación. Esta incorporación de flota, además de ofrecer una mayor calidad a los clientes, permitirá una importante homogeneización, aumentando la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones, consiguiendo una reducción de costes de mantenimiento y del consumo de combustible.

Dentro de su estrategia de cobertura de los riesgos no operativos, Iberia ha realizado importantes esfuerzos en mantener una acertada política de cobertura del precio del combustible. La espectacular subida que experimentó el precio del crudo a lo largo del año -llegó a situarse en varios momentos del año por encima de 34 dólares/barril- le ha supuesto al Grupo Iberia un incremento del 56% de sus costes por este concepto. La elevación del cambio del dólar respecto al euro y el mayor volumen de actividad también han elevado el importe de esta partida.

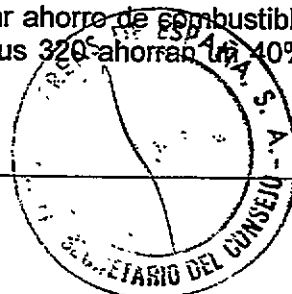
Estos costes podrían haber sido aún mayores de no ser por la citada política de cobertura de precios llevada a cabo por la compañía. Iberia ha conseguido ahorrar cerca de 25.000 millones de pesetas gracias a que consiguió asegurar el 50% del combustible utilizado en el año 2000 a 17 dólares/barril y un 15% a algo más de 23 dólares; sólo el 35% se pagó al precio libre del mercado. Esto ha permitido que Iberia tenga uno de los costes unitarios de combustible (en centavos por AKO) más bajos de Europa.

Al enorme esfuerzo inversor hecho por el Grupo Iberia en activos materiales, le ha acompañado el desarrollo de una política de reforzamiento de la competitividad de los recursos humanos, para lo cual se puso en este año en marcha el Plan Estratégico de Formación (2000-2002). Los objetivos esenciales de las actividades formativas son: asegurar la adaptación de los trabajadores afectados por la incorporación de nueva flota, equipos y sistemas; mejorar la imagen y el servicio ofrecido a los clientes; promover la prevención de riesgos laborales; favorecer la mejora continua de la eficacia en la gestión de directivos y mandos; y, con carácter general, facilitar la formación necesaria a todos los trabajadores para su actualización profesional permanente.

Pero además del Plan Director -en el que se basan las estrategias del Grupo Iberia para los próximos años- en el año 2000, Iberia ha realizado otros ambiciosos proyectos, entre los que se encuentra el de seguir desarrollando una política medioambiental eficiente, proyecto aprobado en enero de 2000. La puesta en marcha de esta política medioambiental será la primera fase de un amplio proceso con el que Iberia desea lograr una eficaz gestión respecto al entorno natural, que sirva para prevenir y con ello evitar la contaminación procedente de sus actividades.

Dentro de las actuaciones que va a impulsar Iberia en este ámbito destacan tanto la promoción y aplicación de todas las mejoras técnicas disponibles y económicamente viables, como la utilización racional de los recursos limitados (agua, combustible, electricidad, papel...) y la gestión adecuada de los residuos, vertidos y emisiones, mediante su reducción, reciclaje y tratamiento. Igualmente, se fomentará la mejora de la gestión y la adecuación medioambiental de sus proveedores y subcontratistas, así como la concienciación de su personal a través de programas de formación y sensibilización en relación con la protección del medio ambiente.

En este sentido hay que señalar que el plan de renovación de flota en el que está inmersa la compañía actualmente, va a proporcionar ahorro de combustible y menores niveles de ruido. Los aviones de la familia Airbus 320 ahorran un 40% de com-



bustible y producen hasta nueve veces menos ruido que los aviones a los que van a sustituir, los Boeing 727.

Igualmente, Iberia seguirá colaborando con las Administraciones Públicas y agentes sociales con el fin de eliminar o minimizar el impacto medioambiental negativo del transporte aéreo. Asimismo, continuará participando en los foros nacionales e internacionales de este sector dirigidos a proteger el medio ambiente.

El Proyecto Euro ha seguido su curso durante el presente ejercicio, mediante el continuo análisis y valoración de los impactos en tareas, recursos, y sistemas, adaptando los procedimientos y sistemas afectados que debían ser considerados en este ejercicio, cumpliendo con el calendario estimado, y creando la Oficina de Proyecto de Transición al Euro, lo que asegurará una transición exitosa a la moneda única en enero del 2002.

Continuando su proceso de normalización, Iberia L.A.E. obtuvo de AENOR el 21 de junio, la certificación ISO 9000, según la norma UNE-EN-ISO-9002, en las actividades de handling de pasajeros y rampa en los 13 aeropuertos españoles de mayor actividad de los 39 en los que presta este servicio. Los aeropuertos objeto de esta certificación son los siguientes: Madrid, Barcelona, Mallorca, Ibiza, Menorca, Alicante, Bilbao, Málaga, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte y Tenerife Sur. El proceso de certificación de los restantes 26 aeropuertos españoles en los que opera la compañía se iniciará en una próxima fase. Iberia Handling, con este sistema certificado de aseguramiento de la calidad, continúa desarrollando su estrategia de mejora del servicio que presta a sus clientes.

Como consecuencia del conjunto de actuaciones mencionadas, los resultados antes de impuestos del Grupo Iberia alcanzan en el 2000 los 36.833 millones de pesetas, mejorando en casi un 18,5% los del año anterior y situando la rentabilidad sobre fondos propios en el 17,27%.

El coste por AKO, principalmente impulsado por los altos precios de combustible comentados y por el comportamiento de la paridad con el dólar, se situó en 13,12 pesetas, incrementándose frente al año anterior en un 7,7%. Pero los ingresos unitarios por AKO crecieron también en niveles similares (7,0%) gracias a los esfuerzos del conjunto de la compañía por mejorar nuestro posicionamiento comercial, manteniéndose de esta forma el margen unitario a pesar del importante deterioro de los costes sólo parcialmente controlables.

En resumen, se puede decir que el año 2000, pese a haber sido un año de precio alto del combustible y dólar, Iberia ha sabido adaptarse y anticiparse con éxito a un entorno poco favorable. De ahí que haya conseguido estabilizar la rentabilidad del Grupo con un EBITDAR que ha crecido frente al generado en 1999 en más de un 13%.

Esta saludable situación de los niveles de rentabilidad permite enfrentar el futuro como compañía totalmente privatizada con optimismo, implicándose todos los colectivos que la componen en un esfuerzo común que permita crear valor para los accionistas y hacer una compañía cada vez mejor situada en términos de competitividad, desarrollando las estrategias constituidas y definidas por todas las áreas de la compañía e incluidas en el Plan Director 2000/2003.



2. PRODUCCIÓN DEL GRUPO IBERIA (POR REDES)

2.1. OFERTA

La producción del Grupo Iberia ha experimentado, en términos de AKO's, un incremento superior al 7% sobre el año 1999, destacando las redes europea (13%) y de largo radio (7%), redes en las que está enfocado el crecimiento estratégico de Iberia.

Binter Canarias y Binter Mediterráneo han incrementado su oferta un 9% al no existir competidores aéreos para la primera, y por el puro crecimiento del mercado en el caso de ambas.

Millones de AKO's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA LAE	54.290	50.238	4.056	8,1
AVIACO (CHARTER)	-	50	-50	-100,0
VIVA	-	400	-400	-100,0
BINTER CANARIAS	468	428	40	9,1
BINTER MEDITERRÁNEO	105	96	9	10,4
GRUPO IBERIA	54.863	51.212	3.655	7,1

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

Millones de AKO's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
PUENTE AÉREO	1.354	1.230	124	10,1
PENÍNSULA-CANARIAS	5.923	5.608	315	5,6
INTERCANARIAS	464	421	43	10,2
RESTO DOMÉSTICO	6.420	6.159	261	4,2
TOTAL ESPAÑA	14.161	13.418	743	5,5
ÁFRICA Y OR. MEDIO	1.102	935	167	17,9
PAÍSES U.E.	11.721	10.416	1.305	12,5
PAÍSES NO U.E.	876	786	90	11,5
TOTAL EUROPA	13.699	12.137	1.562	12,9
ATLÁNTICO NORTE	7.969	7.648	321	4,2
ATLÁNTICO MEDIO	10.897	10.250	647	6,3
ATLÁNTICO SUR	7.364	6.534	830	12,7
TOTAL ATLÁNTICO	26.230	24.432	1.798	7,4
ÁFRICA SUR	768	768	-	-
CHÁRTER	5	457	-452	-98,9
GRUPO IBERIA	54.863	51.212	3.651	7,1

La producción del Grupo, medida en términos de Horas bloque, ha superado la del año anterior aun a pesar de la desaparición de Viva Air, debido a la mayor producción de Iberia de las filiales existentes. La operación de wet lease se sigue manteniendo por la flexibilidad que aporta al esquema productivo de la compañía.



Su evolución es la siguiente:

Horas Bloque	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA LAE	452.816	425.283	27.533	6,5
AVIACO (CHARTER)	-	571	-571	-100,0
VIVA	-	4.602	-4.602	-100,0
BINTER CANARIAS	30.396	23.899	6.497	27,2
BINTER MEDITERRÁNEO	8.394	7.713	681	8,8
GRUPO IBERIA	491.606	462.068	29.538	6,4

2.2. DEMANDA

El número de pasajeros transportados por el Grupo Iberia se ha incrementado casi un 11% respecto a 1999, básicamente debido a la mayor operación de Iberia, L.A.E. atendida en todos los mercados, y a pesar del pequeño impacto que la desaparición de la actividad de Viva Air, el año anterior puede haber supuesto en las cifras de actividad consolidadas.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

Miles de pasajeros	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA LAE	24.543	21.879	2.664	12,2
AVIACO (CHARTER)	-	23	-23	-100,0
VIVA	-	183	-183	-100,0
BINTER CANARIAS	2.035	1.903	132	6,9
BINTER MEDITERRÁNEO	291	286	5	1,7
GRUPO IBERIA	26.869	24.274	2.595	10,7

La distribución por redes se ofrece en el siguiente cuadro:

Miles de pasajeros	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
PUENTE AÉREO	2.043	1.876	167	8,9
PENÍNSULA-CANARIAS	2.525	2.181	344	15,8
INTERCANARIAS	2.030	1.891	139	7,4
RESTO DOMÉSTICO	9.880	9.117	763	8,4
TOTAL ESPAÑA	16.478	15.065	1.413	9,4
ÁFRICA Y OR. MEDIO	374	297	77	25,9
PAÍSES U.E.	6.848	5.890	958	16,3
PAÍSES NO U.E.	448	387	61	15,8
TOTAL EUROPA	7.670	6.574	1.096	16,7
ATLÁNTICO NORTE	942	873	69	7,9
ATLÁNTICO MEDIO	1.105	994	111	11,2
ATLÁNTICO SUR	598	492	106	21,5
TOTAL ATLÁNTICO	2.645	2.359	286	12,1
ÁFRICA SUR	69	58	11	19,0
CHÁRTER	7	218	-211	-96,8
GRUPO IBERIA	26.869	24.274	2.595	10,7

La evolución de PKT's ha sido positiva, debido a que el incremento de actividad se ha centrado en las redes a las que corresponde el crecimiento estratégico del Grupo Iberia, correspondiente al mercado Europa-Latinoamérica.

Su distribución por compañías y redes es la siguiente:

Millones de PKT's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA LAE	40.049	34.607	5.442	15,7
AVIACO (CHARTER)	-	31	-31	-100,0
VIVA	-	337	-337	-100,0
BINTER CANARIAS	362	336	26	7,7
BINTER MEDITERRÁNEO	73	68	5	7,4
GRUPO IBERIA	40.484	35.379	5.105	14,4

Millones de PKT's	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
PUENTE AÉREO	985	904	81	9,0
PENÍNSULA-CANARIAS	4.462	3.856	606	15,7
INTERCANARIAS	359	330	29	8,8
RESTO DOMÉSTICO	4.387	3.977	410	10,3
TOTAL ESPAÑA	10.193	9.067	1.126	12,4
ÁFRICA Y OR. MEDIO	781	630	151	24,0
PAÍSES U.E.	8.035	6.960	1.075	15,4
PAÍSES NO U.E.	540	453	87	19,2
TOTAL EUROPA	9.356	8.043	1.313	16,3
ATLÁNTICO NORTE	5.972	5.332	640	12,0
ATLÁNTICO MEDIO	8.704	7.537	1.167	15,5
ATLÁNTICO SUR	5.699	4.556	1.143	25,1
TOTAL ATLÁNTICO	20.375	17.425	2.950	16,9
ÁFRICA SUR	557	470	87	18,5
CHÁRTER	3	374	-371	-99,2
GRUPO IBERIA	40.484	35.379	5.105	14,4

2.3. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Iberia en el ejercicio actual se ha situado en el 73,8%, casi 5 puntos porcentuales por encima del año anterior, afectado de manera significativa por el importante incremento de demanda en las redes transatlánticas y domésticas de Iberia, por densificación de frecuencias, y al aumento de pasajeros transportados tras recuperar los descensos de puntualidad y por tanto la menor demanda en el año anterior debido a los problemas aeroportuarios.

Las filiales que operan en el mercado doméstico han visto reducido ligeramente su load factor debido a sus crecimientos superiores al 9% en unos mercados donde la demanda no ha llegado al 7% en caso de la operadora insular y del 2% en el caso de Binter Mediterráneo.

Su distribución por compañías y redes es la siguiente:

En porcentaje	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
IBERIA LAE	73,8	68,9	4,9	7,1
AVIACO (CHARTER)	-	63,4	-63,4	-100,0
VIVA	-	84,2	-84,2	-100,0
BINTER CANARIAS	77,4	78,5	-1,1	-1,4
BINTER MEDITERRÁNEO	69,2	70,7	-1,5	-2,1
GRUPO IBERIA	73,8	69,1	4,7	6,8

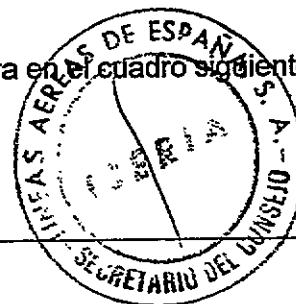
En porcentaje	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
PUENTE AÉREO	72,7	73,4	-0,7	-1,0
PENÍNSULA-CANARIAS	75,3	68,8	6,5	9,4
INTERCANARIAS	77,4	78,3	-0,9	-1,1
RESTO DOMÉSTICO	68,3	64,6	3,7	5,7
TOTAL ESPAÑA	72,0	67,6	4,4	6,5
ÁFRICA Y OR. MEDIO	70,8	67,3	3,5	5,2
PAÍSES U.E.	68,6	66,8	1,8	2,7
PAÍSES NO U.E.	61,6	57,6	4,0	6,9
TOTAL EUROPA	68,3	66,3	2,0	3,0
ATLÁNTICO NORTE	74,9	69,7	5,2	7,5
ATLÁNTICO MEDIO	79,9	73,5	6,4	8,7
ATLÁNTICO SUR	77,4	69,7	7,7	11,0
TOTAL ATLÁNTICO	77,7	71,3	6,4	9,0
ÁFRICA SUR	72,5	61,1	11,4	18,7
CHÁRTER	85,5	82,0	3,5	4,3
GRUPO IBERIA	73,8	69,1	4,7	6,8

2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILÓMETRO TRANSPORTADO

La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante el año 2000, y su comparación con 1999, por Compañías es la siguiente:

Ptas./PKT- cént. €/PKT	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
IBERIA LAE	13,9	8,4	13,7	8,2	0,2	0,2	1,5
AVIACO (CHARTER)	-	-	11,8	7,1	-11,8	-7,1	-100,0
VIVA	-	-	6,8	4,1	-6,8	-4,1	-100,0
BINTER CANARIAS	42,4	25,4	39,2	23,6	3,2	1,8	8,2
BINTER MEDITERRÁNEO	48,3	29,0	48,7	29,3	-0,4	-0,3	-0,8
GRUPO IBERIA	14,2	8,5	13,9	8,4	0,3	0,1	2,2

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



Ptas./PKT – cént. €/PKT	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
PUENTE AÉREO	31,4	18,9	28,8	17,3	2,6	1,6	9,0
PENÍNSULA-CANARIAS	10,9	6,6	11,7	7,0	-0,8	-0,4	-6,8
INTERCANARIAS	42,6	25,6	39,6	23,8	3,0	1,8	-7,6
RESTO DOMÉSTICO	26,8	16,1	28,0	16,8	-1,2	-0,7	-4,3
TOTAL ESPAÑA	20,9	12,6	21,6	13,0	-0,7	-0,4	-3,2
ÁFRICA Y OR. MEDIO	14,8	8,9	14,3	8,6	0,5	0,3	3,5
PAÍSES U.E.	19,9	12,0	20,1	12,1	-0,2	-0,1	-1,0
PAÍSES NO U.E.	22,7	13,6	22,1	13,3	0,6	0,3	2,7
TOTAL EUROPA	19,7	11,8	19,7	11,8	-	-	-
ATLÁNTICO NORTE	9,0	5,4	8,1	4,9	0,9	0,5	11,1
ATLÁNTICO MEDIO	8,6	5,2	7,4	4,4	1,2	0,8	16,2
ATLÁNTICO SUR	8,2	5,0	7,2	4,3	1,0	0,7	13,9
TOTAL ATLÁNTICO	8,6	5,2	7,6	4,5	1,0	0,7	13,2
ÁFRICA SUR	6,2	3,7	6,1	3,7	0,1	0,1	1,6
CHÁRTER	23,6	14,2	7,5	4,5	16,1	9,7	214,7
GRUPO IBERIA	14,2	8,5	13,9	8,4	0,3	0,1	2,2

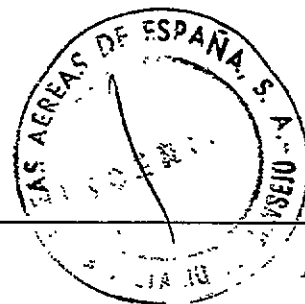
El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un decremento doméstico del 3,2%, ya que el incremento de oferta en los mercados doméstico y europeo ha presionado los precios a la baja. A ello se suman los importantes incrementos de oferta de Iberia precisamente en las redes atlántico medio y sur, de menor yield, por su mayor etapa, a pesar de su incremento nominal superior al 13% debido principalmente al efecto dólar, así como al favorable comportamiento del peso que el tráfico de negocios tiene en el mix de pasaje.

2.5. INGRESOS DE PASAJE

Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia aumentaron en 2000 un 16,8%, ascendiendo a 575.389 millones de pesetas (€ 3.458 millones), con la distribución siguiente:

Mill. Pesetas.- Mill. €	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
IBERIA LAE	556.511	3.345	473.404	2.845	83.107	500	17,6
AVIACO (CHARTER)	-	-	369	2	-369	-2	-100,0
VIVA	-	-	2.306	14	-2.306	-14	-100,0
BINTER CANARIAS	15.335	92	13.183	79	2.152	13	16,3
BINTER MEDITERR.	3.543	21	3.301	20	242	1	7,3
GRUPO IBERIA	575.389	3.458	492.563	2.960	82.826	498	16,8

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

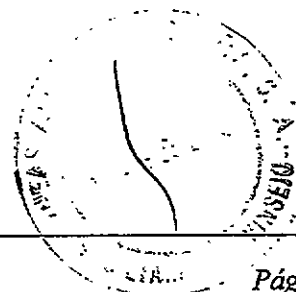


Mill. Pesetas. – Mill. €	2000		1999		Dif. s/a.a.		% s/a.a.
PUENTE AÉREO	30.916	186	26.009	156	4.907	30	18,9
PENÍNS.-CANARIAS	48.833	293	45.179	272	3.654	21	8,1
INTERCANARIAS	15.274	92	13.064	79	2.210	13	16,9
RESTO DOMÉSTICO	117.526	706	111.354	669	6.172	37	5,5
TOTAL ESPAÑA	212.549	1.277	195.606	1.176	16.943	101	8,7
ÁFRICA Y OR. MEDIO	11.556	69	9.012	54	2.532	15	28,1
PAÍSES U.E.	160.180	963	140.050	842	20.144	121	14,4
PAÍSES NO U.E.	12.277	74	10.043	60	2.219	14	22,1
TOTAL EUROPA	184.013	1.106	159.105	956	24.895	150	15,6
ATLÁNTICO NORTE	53.923	324	43.345	260	10.581	63	24,4
ATLÁNTICO MEDIO	74.633	448	56.018	337	18.618	111	33,2
ATLÁNTICO SUR	46.731	281	32.835	197	13.903	84	42,3
TOTAL ATLÁNTICO	175.287	1.053	132.198	795	43.102	258	32,6
ÁFRICA SUR	3.442	21	2.860	17	582	4	20,3
CHÁRTER	98	1	2.794	17	-2.696	-16	-96,5
GRUPO IBERIA	575.389	3.458	492.563	2.960	82.826	497	16,8

El incremento de ingresos ha estado generalizado en todos los mercados, habiéndose realizado el incremento de demanda en los mercados doméstico (12%) europeo (16%), a costa de un deterioro de los precios del 3% en el mercado doméstico y sin variación en el europeo, lo que ha representado globalmente un impacto de casi 43.000 millones de pesetas (€ 258 millones), en el tráfico de corto y medio radio.

El aumento de demanda en el mercado atlántico (17%) se ha visto acompañado de un incremento del yield en términos brutos (superior al 13%), que ha producido un incremento de los ingresos de esta red del 33%, ascendiendo a casi 44.000 millones de pesetas (€ 280 millones).

La desaparición del tráfico chárter, anteriormente realizado por Aviaco para cubrir huecos en su programación, ha supuesto casi 2.700 millones de pesetas de ingresos (€ 16 millones).



3. RESUMEN POR ÁREAS DE GESTIÓN DE FILIALES

3.1. AVIACO

Durante el ejercicio 2000 ha culminado el proceso de fusión jurídico-mercantil de la compañía, iniciado en octubre de 1997 con la unificación de la red, el programa y la comercialización de Iberia y Aviaco.

El 23 de marzo de 2000 los Consejos de Administración de ambas sociedades aprobaron por unanimidad suscribir un proyecto de fusión entre las compañías. Con fecha 31 de agosto de 1999, la Junta General Extraordinaria de Accionistas acordó por unanimidad la integración de la sociedad en Iberia, L.A.E., su accionista mayoritario.

El balance de situación de Aviaco presentado a efectos de fusión ha sido al 31 de enero de 2000, fecha en la que se realiza formalmente la fusión por absorción por parte de Iberia, de todos los bienes, derechos, obligaciones, acciones y contratos que integren el patrimonio de la absorbida y, por tanto, incorporando en bloque su activo y pasivo a la absorbente, con disolución sin liquidación de Aviaco.

El 17 de octubre de 2000 la escritura de dicha fusión fue inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, con efectos retroactivos desde el 1 de febrero de 2000.

3.2. BINTER CANARIAS

En el año 2000 se ha reforzado la posición de liderazgo de Binter Canarias en el mercado aéreo regional de Canarias. La evolución financiera del principal competidor Atlantic Airways provocó en noviembre el cese de sus operaciones regulares después de 7 meses y medio operando bajo un acuerdo comercial con Binter Canarias por el que operaba a La Gomera a cambio de un canon comercial.

Para recuperar las frecuencias dejadas por Atlantic Airways, Binter Canarias realizó un contrato de wet-lease de la compañía Naysa con el horizonte temporal de la actual temporada de invierno 2000/2001.

Respecto a la competencia marítima, se ha continuado la evolución en el desarrollo cualitativo que comenzó en 1999, con la entrada de los nuevos barcos rápidos (fast-ferries) de las compañías Fred Olsen y Armas.

Binter Canarias ha crecido un 7,3%, superando los dos millones de pasajeros en el año 2000, con una cuota de mercado del 95%. La oferta aumentó un 7,8%, siendo la flota de la compañía de 11 aviones durante el año completo y el número de frecuencias pasó de 100 vuelos/día a cerca de 108 vuelos/día.

Las tarifas se han incrementado dos veces durante el año 2000: la primera para recuperar el IPC de 1999 y la segunda debido al incremento del coste por combustible durante el 2000.

La cifra total de negocio creció casi un 17%, ascendiendo en 2000 a 15.931 millones de pesetas (€ 95,75 millones), mientras que los gastos de explotación crecieron casi un 19% debido al incremento del precio del combustible y al incremento de las horas de vuelo promedio de los vuelos, debido al conflicto que ha venido manteniendo el colectivo de tripulantes técnicos y su impacto sobre las dotaciones para mantenimiento y consumo de repuestos. A pesar de ello el resultado de explotación mejora en 26 millones de pesetas (€ 0,16 millones).

Los resultados financieros se han visto afectados por la fluctuación del euro durante el año, pero se han visto compensados por los resultados extraordinarios.

A continuación se detallan las principales magnitudes de la compañía:

	2000	1999	% s/a.a.
AKO's (mill.)	467	428	9,1
PKT's (mill.)	362	336	7,7
L.F. (%)	77,4	78,5	-1,4
Yield (Ptas./PKT)	42,4	39,2	8,2
Yield (cent. €/PKT)	25,48	23,56	8,2
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	15.335	13.183	16,3
Ingresos pasaje (€ millones)	92,17	79,23	16,3
Rtdo. Explotación (M. Ptas.)	1.856	1.829	1,5
Rtdo. Explotación (€ millones)	11,15	11,00	1,5
R.N.D.I. (M. Ptas.)	1.427	1.563	-8,7
R.N.D.I. (€ millones)	8,57	9,39	-8,7
Plantilla equiv. (nº personas)	371	335	10,7

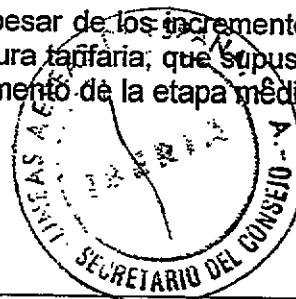
3.3. BINTER MEDITERRÁNEO

Durante el ejercicio 2000 esta aerolínea se ha estabilizado tras el fuerte crecimiento experimentado en el ejercicio 1999. El número de vuelos se ha incrementado en su actividad regular en un 2,4% y el número de pasajeros en un 1,7%, llegando estos a la cifra de 289.379 pasajeros.

Por otra parte la compañía ha comenzado a desarrollar su actividad chárter, siendo aún sus cifras de escasa magnitud.

En el ejercicio 2000 se ha aumentado la oferta de vuelos regulares como consecuencia de explotar nuevas líneas, tales como: GRX-MAD-GRX, AGP-RAK-AGP y GRX-RAK-GRX (las dos últimas rutas se han dejado de operar en el mes de octubre debido a la baja ocupación obtenida).

El yield se ha mantenido respecto a 1999, a pesar de los incrementos tarifarios, al compensarse con el cambio de estructura tarifaria, que supuso un aumento de tarifas promocionales, y por el incremento de la etapa media de pasaje.



Los resultados de explotación de 89 millones de pesetas (€ 0,5 millones), han sido similares a los del ejercicio anterior, a pesar del alza del precio del combustible, debido a una mayor producción y absorción de costes fijos.

Se ha producido, a nivel de resultados, una reducción respecto al año anterior, pues aquel ejercicio incluía en extraordinarios una plusvalía por venta de repuestos de la flota CN235.

A continuación se detallan las principales magnitudes de la compañía:

	2000	1999	% s/a.a.
AKO's (mill.)	106	96	10,4
PKT's (mill.)	73	68	7,4
L.F. (%)	69,2	70,7	-2,1
Yield (Ptas./PKT)	48,3	48,7	-0,8
Yield (cent. €/PKT)	29,03	29,27	-0,8
Ingresos pasaje (M. Ptas.)	3.543	3.301	7,3
Ingresos pasaje (€ millones)	21,29	19,84	7,3
Rtdo. Explotación (M. Ptas.)	89	100	-11,2
Rtdo. Explotación (€ millones)	0,53	0,60	-11,2
R.N.D.I. (M. Ptas.)	1	161	-99,3
R.N.D.I. (€ millones)	0,01	0,97	-99,3
Plantilla equiv. (nº personas)	76	67	13,4

3.4. VIVA AIR (MANTENIMIENTO)

El ejercicio 2000 ha sido para Viva Mantenimiento el primero en el que su actividad, el mantenimiento de aviones, se ha producido durante todo el ejercicio, realizando los trabajos necesarios para el subarriendo de la flota por parte de Viva Air hasta el vencimiento de sus contratos o su venta. Asimismo se han realizado las tareas de supervisión de los trabajos de overhaul de los cuatro aviones propiedad de Viva, realizados por Sabena, previos a la devolución a sus arrendadores.

Se ha continuado realizando el trabajo de mantenimiento completo de flota B737 a tres aviones de Air Europa que vuelan para Iberia, dos aviones de la compañía Seven Air, así como revisiones "A" de aviones B727 de la compañía carguera DHL y o tras actividades de mantenimiento para Futura, así como cambios de motores, instalación de TCAS, corrección de averías e implementación de directivas.

Durante el año 2000 y como preparación a las nuevas oportunidades que pueden surgir con la construcción de un hangar en Palma y la creación de la empresa responsable de su explotación, en Viva Air se han impartido cursos de formación al personal mecánico que ha permitido su habilitación por parte de la DGAC hasta revisiones "A" para la familia B737 de nueva generación (600/700/800) y se espera obtener la de revisiones "C" en los primeros meses del 2001. También, y con este mismo objetivo, se han actualizado una parte de los procedimientos informáticos que afecta a las áreas de mantenimiento, económica financiera y gestión de nóminas y personal.

Del total de ingresos de explotación de Viva Mantenimiento (1.489 Mpts, € 8,95 millones), corresponden a trabajos de asistencia técnica 1.136 Mpts (€ 6,83 millones), de los que el 50,3% se realizaron a terceros y el resto al Grupo Iberia.

Los parámetros más significativos, presentados como suma de ambas actividades, son los siguientes:

	2000	1999	% s/a.a.
H.H. Producción plantilla propia	67.230	46.641	44,1
MOI/MOD (%)	83,22	87,41	-4,8
Rtdo. Explotación (M. Ptas.)	-410	-2.709	84,9
Rtdo. Explotación (€ millones)	-2,46	-16,28	84,9
R.N.D.I. (M. Ptas.)	337	-2.765	112,2
R.N.D.I. (€ millones)	2,03	-16,62	112,2
Plantilla equiv. (nº personas)	91	194	-53,1

3.5. SAVIA

Cabe destacar en este ejercicio económico el notable incremento de las reservas aéreas así como la venta del portal "Viajes y Destinos" como ingreso extraordinario que ha contribuido a mejorar el resultado.

Se ha continuado con la política de renovación tecnológica de equipos informáticos, utilizando la fórmula de renting, y con la migración de líneas de comunicación en las agencias de viajes pasando de tecnología X-25 a RDSI.

Como ya se ha apuntado, la actividad de esta empresa ha experimentado un notable aumento respecto a la del ejercicio 1999. Así, en relación al mercado español, el número de terminales instaladas en las agencias de viajes se ha incrementado en un 18,9% pasando de 13.849 terminales instaladas en 1999 a 16.468 en 2000. Respecto a las oficinas conectadas en España al sistema, a finales de 1999 había 4.912 y en diciembre de 2000, 5.716 experimentando un crecimiento del 16,4%. Las reservas aéreas (sin incluir hoteles y coches) realizadas en 2000 han ascendido a 26.496.080, en 1999 fueron 22.973.606, el crecimiento ha sido de un 15,3%.

En cuanto al mercado portugués, se han efectuado 199.504 reservas aéreas frente a las 103.432 del año 1999, lo que supone un aumento del 92,9%.

El resultado de este ejercicio, comparado con 1999, se muestra a continuación:

	2000	1999	% s/a.a.
Ingr. Explotación (M. Ptas.)	10.643	8.929	19,2
Ingr. Explotación (€ millones)	64,0	53,7	19,2
Rdo. Explotación (M. Ptas.)	1.653	633	161,2
Rdo. Explotación (€ millones)	9,9	3,8	161,2
R.N.D.I. (M. Ptas.)	1.027	319	221,9
R.N.D.I. (€ millones)	6,2	1,9	221,9

3.6. IBER-SWISS CATERING

La actividad de la empresa en este ejercicio, medida en número de bandejas, ha sido un 30,4 % superior a la del año anterior, debido básicamente a la mayor demanda de Iberia en Madrid y a la incorporación de nuevos servicios por parte también de Iberia en sus redes europea y nacional, incremento de producción consolidado en todas las redes y especialmente en la intercontinental, además de la consolidación del centro productivo de Barcelona, después de las dificultades registradas en su puesta en marcha en 1999.

El resultado neto del ejercicio ha ascendido a 437 millones de pesetas de beneficio (€ 2,6 millones), respecto a 122 millones de pesetas (€ 0,7 millones), en el periodo anterior, mejorando asimismo el cashflow generado en 2000 en un 50% por encima del alcanzado en 1999.

Las ventas de 2000 se elevaron a 11.219 millones de pesetas (€ 67,4 millones), suponiendo esta cantidad un incremento del 17% sobre la cifra de negocios de 1999.

La mayor producción del principal cliente, Iberia, la contratación de nuevas compañías y el plan de ahorro de costes, apoyado en la introducción de una herramienta de medida y control de la producción del proyecto Catering Points Calculation, junto con el proyecto de planificación de la producción y control de la materia prima permitirá un seguimiento aún más estricto de la cadena de producción que redundará en optimización de los márgenes.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Producción bandejas (miles)	14.331	10.991	3.340	30,4
Servicios handling (unidades)	138.361	129.507	8854	6,8
Plantilla media	1.475	1.361	114	8,4
Bandejas/empleado	9.716	8.078	1.638	20,3
Ingr. Explotación (M. Ptas.)	11.257	9.697	1.560	16,1
Ingr. Explotación (€ millones)	67,66	58,28	9,38	16,1
Rtdo. Explotación (M. Ptas.)	727	219	508	232,0
Rtdo. Explotación (€ millones)	4,37	1,31	3,06	232,0
R.N.D.I. (M. Ptas.)	437	122	315	258,2
R.N.D.I. (€ millones)	2,63	0,73	1,90	258,2

3.7. CACESA

Las ventas totales del ejercicio 2000 ascendieron a 5.451 millones de pesetas (€ 32,8 millones), experimentando un incremento significativo sobre las del ejercicio 1999 del 31%.

El producto Ibxpress, con unas ventas de 1.948 millones de pesetas (€ 11,7 millones), ha experimentado un incremento sobre el año anterior del 18,6%, en todas sus modalidades, destacando el aeropuerto/aeropuerto con un crecimiento del 40% en facturación y un 35% en kgrs. y el Ibxpress internacional con un crecimiento del 28% en facturación.

En el Ibexpress Internacional se inició en 1999 la explotación del tráfico América-España, suscribiendo contratos con socios en México y Santo Domingo y se ha continuado en el año 2000 con Puerto Rico, Perú, Brasil, Argentina y Chile.

En relación con el producto Ibertras, durante el año 2000 se ha logrado incrementar fuertemente la facturación (2.951 millones - € 17,7 millones) con respecto al año 1999, lo que representa en términos porcentuales un 45%. Se ha continuado desarrollando la Red Internacional en los países de Latinoamérica, teniendo como resultado el inicio de los tráficos de importación a España.

En cuanto a gastos, se ha continuado con el programa de contención del gasto, con resultados positivos tanto en compra de bienes o servicios, como en el resto de los gastos.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

	2000	1999	Dif. s/a.a.	% s/a.a.
Ingresos Ibexpress (M. Ptas.)	1.948	1.642	306	18,6
" (€ millones)	11,71	9,87	1,84	18,6
Ingr. Ibertras aéreo (M. Ptas.)	2.951	2.029	922	45,4
" (€ millones)	17,74	12,19	5,55	45,4
Ingr. Ibertras marítimo (M. Ptas.)	98	78	20	25,6
" (€ millones)	0,59	0,47	0,12	25,6
Plantilla equivalente	126	120	6	5,0
Rtdo. Explotación (M. Ptas.)	123	97	26	26,8
" (€ millones)	0,74	0,58	0,16	26,8
R.N.D.I. (M. Ptas.)	91	64	27	42,2
" (€ millones)	0,55	0,38	0,17	42,2

3.8. VIVA TOURS

El 2000, con campañas de publicidad institucionales, de producto y promoción directa con las agencias de viaje, ha permitido mantener a la compañía en un lugar destacado en el negocio de la touroperación, con un reconocimiento importante entre las agencias de viaje, y el público general.

En el año 2000 se han comercializado 315.000 paquetes turísticos, frente a los 127.000 paquetes vendidos en el año 1999, lo que representa un incremento del 148%, lo cual ha contribuido notablemente a la generación de tráfico de Iberia, ascendiendo el importe neto de la cifra de negocio en el ejercicio 2000 a 19.068 millones de pesetas (€ 114,6 millones), lo que supone un incremento del 93% en relación a la cifra de negocio del año 1999.

Esta producción del año 2000, aún siendo aceptable, no ha respondido a los objetivos prefijados, con lo que para el año 2001 se han fijado objetivos más ambiciosos con los que se pretende comercializar alrededor de 425.000 paquetes, incrementando la actividad en los mercados América/Sudáfrica, Canarias, Europa y Baleares, decreciendo en mercado Península.

4. RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

La composición de la flota operada por el Grupo a 31 de diciembre de 2000 en operación de pasaje, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

Tipo Flota	Iberia	Binter Canar.	Binter Medit.	Total Operada	WET
B727	9			9	3
B737					2
B747	8			8	6
B757	18			18	
B767	2			2	
A300	6			6	
A319	4			4	
A320	43			43	
A321	2			2	
A340	12			12	
DC9*	7				
MD87	24			24	
MD88	13			13	
CN235			5	5	
ATR72		11		11	
TOTAL *	148	11	5	164	11

* No se tiene en cuenta la flota inactiva, ni flota carguera (2 DC8).

Esta situación es consecuencia de los siguientes cambios experimentados durante 2000:

Incorporaciones

- 2 A321 en arrendamiento financiero.
- 5 A320 en propiedad.
- 4 A319 en arrendamiento operativo.
- 6 A320 en arrendamiento operativo.
- 3 A340 en arrendamiento operativo.
- 1 B747 en arrendamiento operativo.
- 8 B757 en arrendamiento operativo.

Retiros

- 5 B757 en arrendamiento operativo (3 pasan a wet lease).
- 14 B727 en propiedad.
- 6 DC10 en propiedad (se inactivan).
- 1 DC9 en propiedad.



Wet

- Se operan 3 B737 y 6 B757 en wet-lease a Air Europa.
- Se operan 2 B747 en wet-lease a Air Atlanta

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

	2000	1999
B727	5,2	4,8
B737 (Viva)	-	4,5
B747	12,8	11,9
B747M	10,4	8,7
B757	7,2	7,1
B767	11,9	11,4
DC9	4,1	5,5
DC10	8,9	10,9
MD87	7,2	6,3
MD88	7,5	7,6
A300	6,8	7,2
A319	6,1	-
A320	7,1	7,3
A321	8,2	7,9
A340	13,1	13,4
CN235 (Binter Mediterráneo)	4,6	4,5
ATR72 (Binter Canarias)	7,5	6,4
Utilización media flota c.r. y m.r.	6,6	6,2
Utilización media flota l.r.	12,4	12,1
Utilización media flota total	7,4	6,9



4.2. PERSONAL

La distribución de la plantilla promedio anual y la plantilla final del Grupo Iberia ha sido como sigue en 2000 y 1999:

4.2.1. Distribución comparada de la plantilla promedio anual

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999
IBERIA, LAE	19.122	18.544	6.264	5.420	25.386	23.964
AVIACO	-	410	-	575	-	985
VIVA	-	76	-	53	-	129
BINTER CANARIAS	195	174	176	163	371	337
BINTER MEDITERRÁNEO	39	32	37	35	76	67
CACESA	126	120			126	120
IBER-SWISS	1.475	1.361			1.475	1.361
SAVIA	83	66			83	66
VIVA MANTENIMIENTO	91	61			91	61
GRUPO IBERIA	21.131	20.844	6.477	6.246	27.608	27.090

4.2.2. Distribución comparada de la plantilla fin ejercicio

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999
IBERIA, LAE	20.378	20.634	6.436	6.302	26.814	26.936
AVIACO	-	1	-	-	-	1
VIVA	-	-	-	-	-	-
BINTER CANARIAS	201	179	175	164	376	343
BINTER MEDITERRÁNEO	40	37	35	37	75	74
CACESA	132	121			132	121
IBER-SWISS	1.551	1.439			1.551	1.439
SAVIA	88	74			88	74
VIVA MANTENIMIENTO	88	91			88	91
GRUPO IBERIA	22.478	22.576	6.646	6.503	29.124	29.079

4.2.3. Productividad

La productividad de tripulaciones (en horas bloque por tripulante) para el ejercicio ha sido la siguiente:

	Trip. Técnicas		Trip. Auxiliares	
	2000	1999	2000	1999
IBERIA+AVIACO	229,2	226,9	104,6	101,9
VIVA	-	69,7	-	46,2
BINTER CANAR.	350,1	282,7	338,9	297,2
BINTER MEDIT.	353,3	320,8	648,6	671,2

La productividad del total de la plantilla medida en términos de AKO por empleado ha sido la siguiente):

	Millones de AKOs/Empleados Totales		
	2000	1999	% s/a.a.
IBERIA	2,14	2,01	6,5
BINTER CANARIAS	1,25	1,25	0,0
BINTER MEDITERRÁNEO	1,38	1,42	-2,8

5. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO IBERIA

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

El resultado de explotación del ejercicio 2000 ha ascendido a 10.945 millones de pesetas (€ 66 millones) de beneficios, siendo su desagregación por Compañías la siguiente, en millones de pesetas:

	2000	1999
IBERIA	6.056	5.477
AVIACO	-7	3.938
VIVA	-410	-2.709
BINTER CANARIAS	1.856	1.829
BINTER MEDITERRÁNEO	89	100
CACESA	123	97
CARGOSUR	-1	-1
SAVIA	1.653	633
IBERSWISS	726	219
CAMPOS VELÁZQUEZ	-1	42
GRUPO IBERIA	10.945	9.625

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión del Grupo 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:

Millones Pesetas. – Millones €	2000		1999		% Var.
Pasaje	590.974	3.552	506.498	3.044	16,7
Carga y exceso equipaje	42.973	258	37.949	228	13,2
Handling	39.442	237	39.262	236	0,5
Material	20.076	121	18.992	114	5,7
Comisiones de venta	15.526	93	11.454	69	35,6
Ventas de mayordomía	2.633	16	3.289	20	-19,9
Otros ingr. Explotación	35.040	209	28.886	174	21,3
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	746.664	4.488	646.330	3.885	15,5
Combustible	95.885	576	61.565	370	55,7
Personal	222.517	1.337	209.981	1.262	6,0
Servicios de tráfico	56.856	342	53.270	320	6,7
Servicio a bordo	13.808	83	10.496	63	31,6
Comerciales	84.805	510	71.371	429	18,8
Tasas de navegación	33.283	200	28.408	171	17,2
Mantenimiento flota	48.230	290	49.410	297	-2,4
Alquiler de flota	60.614	364	50.142	301	20,9
Amortizaciones	28.573	172	27.138	163	5,3
Sistemas de reservas	18.476	111	14.664	88	26,0
Cánones	4.067	24	3.610	22	12,7
Otros gastos explotación	68.605	412	56.650	340	21,1
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	735.719	4.422	636.705	3.827	15,5
RESULTADO EXPLOTACIÓN	10.945	66	9.625	58	14,0

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

A) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO IBERIA

Los ingresos de explotación se incrementan un 15,6%, principalmente debido a la mayor actividad de pasaje y carga, así como a la apreciación del dólar frente al euro en el ejercicio. Las variaciones más representativas se comentan a continuación:

Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 84.476 millones de pesetas (€ 508 millones) se debe principalmente a mayor volumen por el aumento de la demanda, de un 14,4% en términos de PKT's al haber crecido los pasajeros en todos los mercados, y especialmente más la actividad en el tráfico de medio y largo radio, con mayor peso de la etapa, valorado en 70.179 millones de pesetas (€ 422 millones). En la variación por precio existen efectos diversos que afectan al yield, como la mezcla tarifaria y las políticas comerciales de mejora del yield, siendo el principal impacto la disminución de los precios de la red doméstica por el exceso de oferta en dicho mercado, y la política de precios en mercados en los que se está creciendo, como el europeo y latinoamericano, en los cuales la compañía ha enfocado su estrategia, en los cuales la fluctuación del dólar ha generado incrementos significativos, con un impacto de 16.941 millones de pesetas (€ 102 millones).

Carga

Los ingresos se incrementan un 13,2%, esto es, 5.026 millones de pesetas (€ 30 millones), variación que se debe principalmente a la mayor actividad realizada (básicamente en bodegas de aviones de pasaje), y al incremento del yield (4,7%) debido principalmente a la disminución de la presión ejercida sobre los precios en los mercados transatlánticos y al comportamiento del dólar.

Handling

La cifra consolidada no se ha visto apenas afectada, debido a que la disminución de la actividad de handling de aviones y pasajeros para terceras compañías (sin incluir Air Nostrum, un 6,9%), se ha visto compensada por los ingresos de handling de mayordomía realizados a terceros por la filial Iberswiss. 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, a nivel consolidado, en 1.084 millones de pesetas (€ 6 millones), principalmente por la actividad desarrollada por Viva Mantenimiento.

Comerciales

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 4.102 millones de pesetas (€ 25 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

La disminución de las ventas a bordo está motivada por sufrir este ejercicio el efecto del primer año completo sin duty free en los vuelos intraeuropeos, así como la desaparición de las ventas realizadas en los desaparecidos vuelos de Viva Air.

B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 15,5% (98.989 millones de pesetas -€ 595 millones-). Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento del precio del combustible, en el mayor coste de alquiler de aviones originado en las operaciones de leasing de nueva flota, ambos conceptos afectados de forma importante (mas del 86%) por la paridad del dólar, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes de personal.

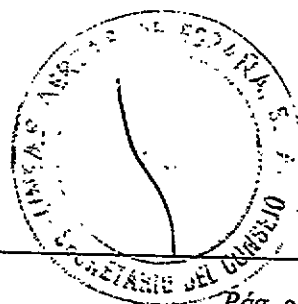
El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

Combustible

El total del gasto de combustible ha aumentado un 56% respecto al de 1999 (34.320 millones de pesetas -€ 206 millones), debido principalmente al incremento del precio puro de combustible así como a la apreciación del dólar del 16,2%. El incremento del volumen y del precio no ha podido ser compensado de ninguna manera 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:

	<u>Mill Ptas.</u>	<u>€ Mill.</u>
Precio	18.007	108
Volumen	4.151	25
Paridad	13.398	81
Consumo/AKO	-1.236	-7
Total	34.320	206



Incluye menor gasto por la desaparición de la compañía VIVA de 250 millones de pesetas.

Personal

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

- Incremento neto de plantillas directas, básicamente tripulaciones (268 personas más), y de personal de tierra (175 personas más), en servicios de handling y mantenimiento de Iberia L.A.E., impacto valorado en 4.431 millones de pesetas.
- Incremento salarial del convenio, con impacto de 2.650 millones de pesetas, así como gastos afectados por la actividad, como dietas y con su consiguiente efecto de la paridad del dólar, en el caso de las dietas internacionales, mercados en los que Iberia ha enfocado su crecimiento, por 1.722 millones de pesetas.
- Deslizamientos antigüedad, promoción, etc., por 1.645 millones de pesetas e incrementos en el gasto por Seguridad Social (813 millones de pesetas).
- La dotación para fondos de personal se ha incrementado en 1.293 millones de pesetas, debido a recálculo de pagos futuros y a mayores plantillas de vuelo.
- Desaparición de parte de las plantillas y actividad de Viva, con unos ahorros de 1.130 millones de pesetas, compensados con mayores gastos de personal de filiales, Iberswiss (673 millones), por la apertura del centro de Barcelona, Savia (157 millones) y Cacesa (65 millones).

Servicios de tráfico y servicio a bordo

La variación en el concepto de servicios de tráfico (6,7%) ha sido pareja al incremento de actividad del Grupo (un 6,4% en términos de horas bloque). En lo relativo al coste del servicio a bordo, que incluye los costes ligados al pasajero, su aumento está relacionado con el incremento de la demanda de un 14,4% en términos de PKT's, principalmente en las redes con un coste de catering unitario mayor (largo radio y europa), junto con el incremento de la clase business.

Las desviaciones más importantes se han producido en el coste de los hoteles para tripulaciones (18,8%), disminuyendo los costes derivados de viajes interrumpidos, al recuperarse las cotas de puntualidad y de calidad de periodos anteriores.

Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

El incremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, cuantificado en un 16,4%, es homogéneo con el aumento de los gastos comerciales netos de ingresos comerciales (15,7%). El coste comercial respecto a los ingresos



Los costos de tráfico han pasado de 11,0% a 10,9%, por seguir extendiéndose el sistema de tarifas netas, por la disminución de sobrecomisiones y por la incorporación de nuevos sistemas de venta directa, que han reducido 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 neto del 17,2% (4.875 millones de pesetas) (€ 29 millones), básicamente debido al incremento de actividad medida en horas bloque (6,4%), pero también por el impacto de la tasa de aproximación a aeropuertos nacionales como consecuencia de la desaparición de descuentos y por el incremento anual de las tarifas de Eurocontrol.

Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se ha reducido en 1.180 millones de pesetas (€ 7 millones) a pesar del incremento de actividad propia y del alza del dólar, por menores costes operativos de la nueva flota incorporada.

Alquiler de flota

Se ha producido un incremento de 10.472 millones de pesetas (€ 63 millones) en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo por las nuevas incorporaciones de flota Airbus y Boeing a Iberia L.A.E., con un impacto a nivel Grupo de 21.152 millones de pesetas (€ 127 millones), en régimen de leasing operativo, compensado parcialmente por una reducción de las operaciones de wet-lease de pasaje, valorado en 1.018 millones de pesetas - € 6 millones-, y mayor ahorro por coberturas.
- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han visto reducidos en 792 millones de pesetas (€ 5 millones), principalmente por el menor coste de la flota carguera.

Amortizaciones

En este capítulo se produce un pequeño incremento del gasto de 1.435 millones de pesetas (€ 9 millones), por las incorporaciones de nueva flota a Iberia, en régimen de arrendamiento financiero.

Sistemas de reservas

Se ha producido un incremento del gasto por sistemas de reservas de 3.812 millones de pesetas (€ 23 millones) (26%), por incremento de los pasajeros con reserva de casi un 11%, así como por el aumento del precio de facturación de Amadeus.



5.2. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS GRUPO IBERIA

Millones de Pesetas. / Millones €	2000		1999	
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	10.945	66	9.625	58
RESULTADOS FINANCIEROS	-4.840	-29	6.921	41
RESULTADOS CARTERA VALORES	5.487	33	7.418	45
AMORTIZACIÓN FONDO COMERCIO	-1.100	-7	-1.100	-7
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	26.341	158	8.118	49
R.N.A.I.	36.833	221	31.082	187
. Impuestos	-2.918	-18	-5.486	-33
RESULTADO ANTES DE MINORITARIOS	33.915	203	25.596	154
RESULT. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	-441	-2	-130	-1
RESULTADOS SOCIEDAD DOMINANTE	33.474	201	25.466	153

