

**IBERIA** 



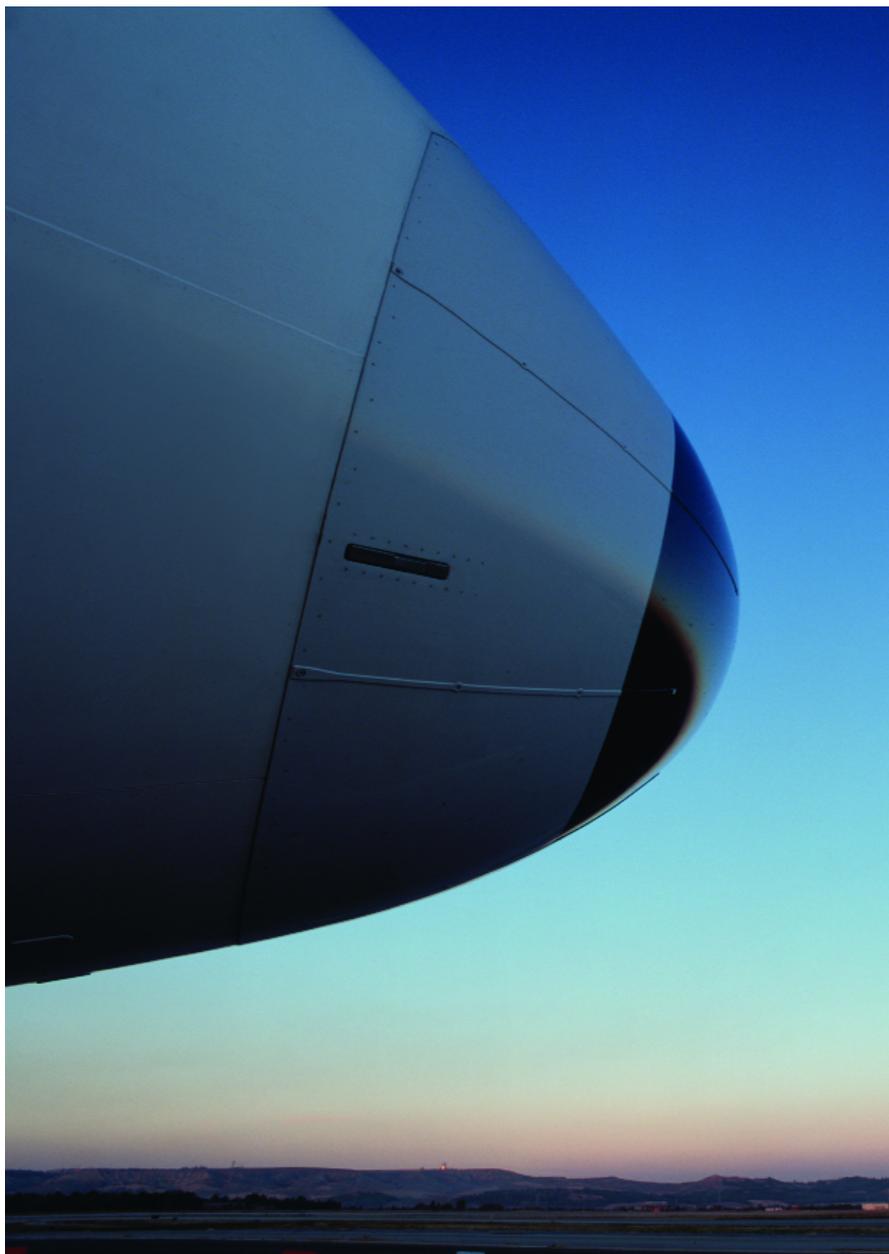
1927-2002 75 AÑOS Y CINCO AÑOS VOLANDO

# INFORME ANUAL 2001









---

INFORME ANUAL 2001

---

**IBERIA** 



# INDICE

## **IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.**

<b>CARTA DEL PRESIDENTE</b> .....	<b>6</b>
<b>INFORMACIÓN LEGAL</b> .....	<b>9</b>
<b>ESTADOS FINANCIEROS</b> .....	<b>13</b>
- BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DICIEMBRE DE 2001 Y 2000 .....	14
- CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000 .....	16
<b>MEMORIA</b> .....	<b>19</b>
- ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD .....	21
- BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES .....	22
- DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS .....	22
- NORMAS DE VALORACIÓN .....	23
- INMOVILIZACIONES INMATERIALES .....	29
- INMOVILIZACIONES MATERIALES .....	31
- INMOVILIZACIONES FINANCIERAS .....	40
- ACCIONES PROPIAS .....	47
- DEUDORES .....	48
- INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES .....	49
- FONDOS PROPIOS .....	49
- PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES .....	51
- DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO .....	53
- OPERACIONES DE FUTURO .....	53
- SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS .....	54
- SITUACIÓN FISCAL .....	56
- INGRESOS Y GASTOS .....	60
- RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	63
- CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000 .....	63
<b>INFORME DE GESTIÓN</b> .....	<b>67</b>
- PRINCIPALES PARÁMETROS .....	69
- HECHOS RELEVANTES .....	70
- EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN .....	77
- RECURSOS .....	91
- EVOLUCIÓN FINANCIERA .....	94
- LA ACCIÓN DE IBERIA .....	103
<b>ORGANOS DE GOBIERNO</b> .....	<b>105</b>

## **GRUPO IBERIA**

<b>INFORMACIÓN LEGAL</b> .....	<b>111</b>
<b>ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS</b> .....	<b>115</b>
- BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DICIEMBRE DE 2001 Y 2000 .....	116
- CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000 .....	118
<b>MEMORIA CONSOLIDADA</b> .....	<b>121</b>
- ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO .....	123
- SOCIEDADES DEPENDIENTES .....	124
- SOCIEDADES ASOCIADAS .....	125
- BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS .....	126
- DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE .....	127
- NORMAS DE VALORACIÓN .....	127
- INMOVILIZACIONES INMATERIALES .....	134
- INMOVILIZACIONES MATERIALES .....	136
- INMOVILIZACIONES FINANCIERAS .....	146
- ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE .....	151
- FONDO DE COMERCIO / DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN .....	152
- INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES .....	153
- FONDOS PROPIOS .....	154
- SOCIOS EXTERNOS .....	159
- PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS .....	160
- DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO .....	162
- OPERACIONES DE FUTURO .....	162
- SITUACIÓN FISCAL .....	163
- INGRESOS Y GASTOS .....	167
- APORTACIÓN DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LOS RESULTADOS CONSOLIDADOS .....	171
- RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	172
<b>INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO</b> .....	<b>173</b>
- PRINCIPALES PARÁMETROS .....	175
- HECHOS RELEVANTES .....	176
- EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS .....	183
- RECURSOS .....	194
- EVOLUCIÓN FINANCIERA .....	198





Estimado accionista:

El pasado año 2001 culminamos un proyecto iniciado cinco años atrás cuyo principal objetivo era preparar y llevar a cabo la definitiva privatización de Iberia. Cumplimos ese mandato el día 3 de abril cuando Iberia comenzó su cotización en los mercados de valores y creo que el balance hasta el día de hoy ha sido enormemente positivo. Quienes confiaron en nosotros han obtenido una de las mejores rentabilidades bursátiles que cabía imaginar de entre todas las empresas cotizadas en bolsa.

Conseguir todo lo logrado en 2001 no ha sido fácil, ya que el pasado ejercicio ha puesto a prueba las estrategias de todas las compañías aéreas del mundo, así como su capacidad de reacción ante los ciclos de la economía y las bruscas caídas de la demanda.

Pero nuestra salida a bolsa sólo fue el colofón de toda una estrategia empresarial desarrollada durante los últimos años donde Iberia ha ido dotándose de los mecanismos necesarios para convertirse en la gran compañía aérea que es hoy en día. El pasado ejercicio nos sirvió para ver reafirmadas todas nuestras estrategias, tanto en materia de mercados como de flotas, que junto a nuestra demostrada capacidad de reacción nos permitió cerrar un ejercicio positivo.

Lo conseguido en 2001 no es casualidad. Durante estos años pasados, Iberia había venido dotándose de los mecanismos necesarios para alcanzar la flexibilidad suficiente que le permitiese reaccionar en épocas de crisis. Tuvimos que asumir decisiones que, a veces, fueron incluso motivo de conflictos como el alquiler de aviones que, ahora, con su eliminación temporal, se ha visto como una de las medidas más acertadas de cara a sortear periodos de caída de demanda. Durante estos años hemos ido incorporando a Iberia y a su operación diaria formas y conceptos que debían permitirnos acomodarnos a los tradicionales ciclos de nuestra actividad, y que no sólo han consistido en el citado alquiler, sino también en nuestra política de opciones sobre aviones para graduar el crecimiento de nuestra flota e incluso provisiones para una reestructuración laboral que aparecía como imprescindible desde unos años antes.

Al tiempo hemos ido centrándonos en aquellos mercados en que nuestra posición de claro liderazgo nos ponía a cubierto de los clásicos vaivenes de la industria.

Pese a las sombras que ha sembrado la crisis, en Iberia tenemos sobradas razones para recordar 2001 como un año histórico. Al hecho de que por primera vez en sus 75 años de vida de la compañía, Iberia cotiza en Bolsa, hay que sumar la entusiasta respuesta de los empleados de Iberia, que cuadruplicaron con sus peticiones el tramo de acciones que les habían asignado. Fue una muestra clara de la confianza de esos empleados en el futuro de la empresa, y la evolución de la acción no ha hecho sino ratificar su acierto, ya que la Oferta Pública de Venta (OPV) de acciones de Iberia ha sido una de las más rentables de los últimos años.

El año 2001 ha sido también el de los convenios colectivos. Hemos renovado los cuatro convenios fundamentales de la empresa, tanto los de tierra como los de vuelo. En el caso de los de tierra, así como en el de los OTBs y TCPs, la negociación se desarrolló sin conflictividad y los convenios están firmados por dos años en tierra y por cuatro en los de vuelo. En el caso de los pilotos, no fue posible el acuerdo con el SEPLA y la negociación concluyó en un laudo obligatorio que incluyó la formación de una Comisión de Resolución de Conflictos que debe facilitar las relaciones laborales con este colectivo hasta el año 2004.

En este ejercicio hemos concluido la renovación de la flota de corto y medio radio. Junto con la llegada de 15 aviones nuevos, destaca la retirada definitiva de los últimos DC-9 y Boeing 727 que quedaban en la flota, con lo que Iberia cuenta desde entonces con la flota más moderna de Europa. Este proceso de modernización y reducción del número de modelos de aviones no es ajeno a uno de los principales logros de Iberia en este ejercicio, como ha sido el incremento de la utilización de la flota en un 11,8 por ciento, uno de los objetivos de productividad más importantes de la compañía y que supone casi una hora más diaria de utilización de cada avión. Junto a ello, la productividad de nuestro personal técnico de vuelo se ha incrementado en un 4.4 por ciento medido en término de hora bloque por piloto.

Por su parte, la productividad total de la plantilla ha sido un 8 por ciento superior a la del año precedente medida en asiento por kilómetro ofertado (AKO), que es la medida utilizada en nuestra industria. Junto a ello, hay que significar el positivo comportamiento de nuestros ingresos unitarios (yield), que crecieron un 1,9 por ciento, y la reducción en medio punto de nuestros gastos de explotación. También el recorte de los gastos comerciales fue uno de nuestros objetivos preferentes, de tal manera que conseguimos reducirlos en un punto pasando del 11 al 10 por ciento de nuestros ingresos totales. Así, el resultado operativo antes de alquileres y amortizaciones (EBITDAR) fue del 13,8 por ciento en relación con nuestros ingresos, lo que le convierte en el mejor resultado operativo de todas las compañías aéreas europeas.

Durante el pasado año acabamos incrementando nuestro liderazgo tanto en el mercado europeo como en el España-América latina y Europa-América latina, consiguiendo en este último una cuota de mercado del 15,8 por ciento y siendo especialmente importante la cuota del 15,6 por ciento en el segmento de pasajeros de negocios. En 2001, y en línea con nuestros objetivos, conseguimos que la mitad de nuestra producción estuviese orientada al largo radio cuando en 1996 sólo era el 45 por ciento.

El pasado año también iniciamos el Plan de Optimización y Reducción de Inversiones y Costes (PROICO) que nos permitirá ahorrar durante los próximos dos años 104 millones de euros en línea con nuestra filosofía de que ahora nuestros esfuerzos deben centrarse en hacer compatible, mantener y aumentar nuestra calidad hacia el cliente con un fuerte programa de reducción de costes.

No quiero dejar de destacar que todo lo expuesto se ha logrado aumentando nuestras provisiones en el año en cincuenta millones de euros, hasta un total de 1.298 millones de euros. Quiero recordar que en 1996 tan sólo teníamos 742 millones de euros. En resumidas cuentas, no sólo hemos ganado dinero durante los últimos ejercicios, sino que lo hemos hecho sin mermar un ápice la solvencia y riqueza de nuestra compañía que nos ha de servir para afrontar cualquier contratiempo futuro.

Dentro del apartado de modernización de la empresa, no puedo obviar el éxito de Iberia.com. La web de Iberia duplicó sus ventas y, un año más, se convirtió en la que más vende de España, un récord que debemos intentar mantener en el futuro. También la utilización del billete electrónico triplicó su número frente al año anterior. Las nuevas tecnologías, e internet entre ellas, son una herramienta fundamental de gestión para lograr uno de los retos más importantes que se nos plantea en el futuro: seguir siendo rentables y seguir creando valor para los cientos de miles de accionistas que han creído en nuestra empresa.

En este punto quiero agradecer a todos los empleados de la compañía su empeño por lograr el éxito de Iberia en todos sus ámbitos y mejorar el servicio a los clientes en un año tan difícil como el que esta memoria recoge. Sepa usted, estimado accionista, que la profesionalidad y empeño de nuestros más de 25.000 empleados es una constante que guía todas y cada una de nuestras acciones conscientes de que una empresa con futuro es una empresa rentable y sólo será rentable si tiene clientes satisfechos. Ese es nuestro objetivo.

Xabier de Irala  
PRESIDENTE DE IBERIA



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

## INFORMACION LEGAL

---



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.





**ANDERSEN**

Rafael Ángel Vázquez de 65  
28001 Madrid

**INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES**

**C N M V**

Registro de Auditorías

Emisores

Nº

**7366**

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

Hemos auditado las cuentas anuales de **IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.**, que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2001 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 2001, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2001. Con fecha 12 de marzo de 2001 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio 2000 en el que expresamos una opinión sin salvedades.

De acuerdo con la legislación mercantil vigente, la Sociedad como cabecera de grupo está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas sobre las que hemos emitido nuestro informe de auditoría con fecha 18 de abril de 2002 en el que expresamos una opinión sin salvedades. El efecto de la consolidación se expone en la Nota 4-e de la memoria adjunta.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2001 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 2001 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 2001 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 2001. 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**

Luis de la Mora

18 de abril de 2002

Arthur Andersen y Compañía  
Sociedad de Responsabilidad Limitada  
Calle de Alcalá, 48, 2º  
28014 Madrid, España

Arthur Andersen y Compañía  
Sociedad de Responsabilidad Limitada  
Calle de Alcalá, 48, 2º  
28014 Madrid, España

En España, el registro de Auditorías de las Cuentas Anuales de Emisores se encuentra en el Registro de Emisores de la CNMV.





INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

## ESTADOS FINANCIEROS

---

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001 Y 2000  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

ACTIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>INMOVILIZADO:</b>		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 4-a)	-	632
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)	379.471	408.107
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)	1.594.115	1.739.720
FLOTA AÉREA:		
COSTE	2.345.900	2.549.589
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(1.151.520)	(1.200.774)
	1.194.380	1.348.815
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	1.004.798	967.829
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(605.063)	(576.924)
	399.735	390.905
<b>INMOVILIZACIONES FINANCIERAS</b>	<b>372.891</b>	<b>723.824</b>
PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7)	145.529	267.270
CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 7)	25.623	25.623
EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS A LARGO PLAZO	-	357.749
CARTERA DE VALORES Y OTROS CRÉDITOS (NOTA 7)	374.815	357.776
PROVISIONES (NOTA 7)	(173.076)	(284.594)
DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 16)	377.145	-
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>2.723.622</b>	<b>2.872.283</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 5)</b>	<b>92.829</b>	<b>112.400</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
ACCIONES PROPIAS (NOTA 8)	15.070	-
EXISTENCIAS	89.981	94.837
EMPRESAS DEL GRUPO, DEUDORES (NOTA 15)	26.221	41.640
DEUDORES (NOTA 9)	486.123	450.473
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 10)	913.281	686.248
TESORERÍA	16.272	5.507
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	40.164	30.523
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.587.112</b>	<b>1.309.228</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>4.403.563</b>	<b>4.293.911</b>

PASIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>FONDOS PROPIOS (NOTA 11):</b>		
CAPITAL SOCIAL	712.110	712.110
PRIMA DE EMISIÓN	96.454	96.454
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	38	38
RESERVA LEGAL	58.415	40.474
RESERVAS VOLUNTARIAS	110.645	8.875
RESERVAS PARA ACCIONES PROPIAS	15.070	-
RESERVA DE FUSIÓN	165	165
DIFERENCIAS POR AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	1.201	1.201
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	29.371	179.406
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>1.023.469</b>	<b>1.038.723</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>69.332</b>	<b>38.000</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS:</b>		
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 4-K)	47.186	90.612
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 4-M)	452.106	415.308
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	113.166	117.107
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 12)	667.145	608.434
<b>TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>1.279.603</b>	<b>1.231.461</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 13)	405.336	547.396
DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	-	168.664
DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS	-	21
OTRAS DEUDAS (NOTA 16)	2.365	272
<b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>407.701</b>	<b>716.353</b>
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 13)	295.708	114.068
DEUDAS CON EMPRESAS DE GRUPO Y ASOCIADAS (NOTA 15)	14.412	48.597
ACREEDORES COMERCIALES	1.035.235	858.381
ANTICIPOS DE CLIENTES	396.737	298.355
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	638.498	560.026
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	107.840	109.590
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 16)	168.789	138.042
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	1.474	696
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>1.623.458</b>	<b>1.269.374</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>4.403.563</b>	<b>4.293.911</b>

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2001.

DEBE	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>GASTOS:</b>		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 17)	818.040	745.852
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 17)	1.294.283	1.270.635
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	163.486	158.890
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	8.310	4.561
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 17)	2.322.545	2.100.961
	<b>4.606.664</b>	<b>4.280.899</b>
<b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-</b>	<b>36.396</b>
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	49.661	66.732
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS (NOTA 7)	-	7.200
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	73.702	80.687
	<b>123.363</b>	<b>154.619</b>
<b>RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS</b>	<b>31.836</b>	<b>-</b>
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>7.005</b>	<b>15.523</b>
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO (NOTA 7)	2.896	(19.594)
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO (NOTAS 6 Y 7)	13.779	15.726
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTAS 6, 7, 8, 12 Y 17)	167.981	304.445
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	3.234	1.558
	<b>187.890</b>	<b>302.135</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>	<b>-</b>	<b>169.516</b>
<b>BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-</b>	<b>185.039</b>
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 16)	(148.858)	5.631
<b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>	<b>29.371</b>	<b>179.408</b>

HABER	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>INGRESOS:</b>		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 17)	4.333.399	4.101.080
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 17)	248.434	216.215
	4.581.833	4.317.295
<b>PÉRDIDAS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>24.831</b>	<b>-</b>
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL (NOTA 7)	20.614	7.394
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES (NOTA 7)	15.860	14
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	51.364	37.518
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	67.361	88.820
	155.199	133.746
<b>RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>-</b>	<b>20.873</b>
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 6 Y 7)	12.699	398.971
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 17)	40.811	41.476
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	7.888	31.204
	61.398	471.651
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>126.492</b>	<b>-</b>
<b>PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>119.487</b>	<b>-</b>

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001.



INFORME ANUAL 2001



---

# MEMORIA

---

**IBERIA**   
IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

***IBERIA*** 

---

## 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. En abril de 2001, AENA prorrogó dichos contratos hasta el 26 de marzo de 2003.

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 del "megacarrier" oneworld, uno de los dos grupos aéreos más importantes del mundo, que permite la globalización de su actividad de transporte aéreo.

Durante los primeros meses del año 2000, la Dirección del Grupo diseñó 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.

Este Plan, cuyos objetivos estratégicos se mantienen, se ha visto afectado por la crisis que vive la industria aérea, a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre y las medidas que la Sociedad ha puesto en práctica durante los últimos meses de 2001.

En abril de 2001, Sociedad Estatal de Participación Industrial (SEPI), accionista mayoritario de la Sociedad al 31 de diciembre de 2000, realizó una oferta pública de venta de la totalidad de las acciones que poseía de la Sociedad a la mencionada fecha, 492.125.262 acciones, que representaban el 53,90% del capital social. El precio de la acción ascendió a 1,19 euros.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000.

---

## 2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

---

### A) IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales del ejercicio 2001 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 2001. 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.

### B) COMPARACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Este es el primer ejercicio económico en el que la Sociedad presenta sus cuentas anuales en miles de euros. Las cuentas anuales del ejercicio 2000 fueron expresadas en millones de pesetas. De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto 2814/1998 de 23 de diciembre por el que se aprueban las normas sobre los aspectos contables de la introducción del euro, se han convertido las cifras incluidas en estas cuentas anuales aplicando el tipo de cambio irrevocable entre la peseta y el euro (1 euro equivale a 166,386 pesetas) y el correspondiente redondeo.

---

## 3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

---

La propuesta de distribución de los beneficios del ejercicio 2001 realizada por los Administradores de la Sociedad, es la siguiente:

DISTRIBUCION DE RESULTADOS	MILES DE EUROS
A RESERVA LEGAL	2.937
A RESERVAS VOLUNTARIAS	17.304
A DIVIDENDOS	9.130
<b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>	<b>29.371</b>

---

## 4. NORMAS DE VALORACIÓN

---

Las principales normas de valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2001, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

### A) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

Los gastos de establecimiento incluyen, 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 2001 por la amortización de estos gastos ha ascendido a 632 miles de euros.

### 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-n).

De acuerdo con esa norma, como no se ha producido ninguna adquisición de aviones en régimen de arrendamiento financiero, en divisa distinta de la peseta y/o euro, ni en el ejercicio 2001 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 2001 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.

La propiedad industrial se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de diez 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 no fue actualizado dado que se ha modificado de acuerdo con lo dispuesto una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 4-h).

#### 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, 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 MD-87 y MD-88, se registran como gasto del ejercicio en que se realizan dado que los gastos anuales tienden a ser homogéneos.

La Sociedad no dota provisiones para grandes reparaciones de la flota DC-10 por encontrarse parada y en posición de venta.

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

#### **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 18 años, considerando un valor residual entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

###### *b. Repuestos reparables*

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

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

##### 3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA

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

**VIDA UTIL DEL INMOVILIZADO MATERIAL**

	Años
FLOTA AÉREA	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 en 2000, 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 2001 de 27.862 miles de euros, 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**

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 2001.

El efecto de la aplicación de criterios de consolidación sobre las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2001 supone un incremento de los activos de 228.626 miles de euros, un aumento de los beneficios del ejercicio de 20.818 miles de euros y un aumento de las reservas de 125.379 miles de euros.

**IMPOSICIONES A PLAZO**

La Sociedad contabiliza sus inversiones en imposiciones a plazo por el valor entregado. Los intereses relacionados con estas operaciones 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) ACCIONES PROPIAS**

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición.

### **G) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA**

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

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

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

### **H) 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.

La citada Orden ha sido derogada por la Orden Ministerial de fecha 18 de diciembre de 2001 para regular con el mismo criterio las diferencias de cambio en moneda extranjera respecto del euro y extendiéndola a todas las compañías aéreas.

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 las compañías aéreas 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 2001 se ha efectuado un aumento neto del valor de la flota por importe de 524 miles de euros, aproximadamente, correspondiente a 547 miles de euros de aumento de coste y 23 miles de euros de aumento de la amortización acumulada.

### **I) EXISTENCIAS**

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

## **J) 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 2001 y pendientes de utilizar a dicha fecha. Los correspondientes ingresos por estos conceptos se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor la tarjeta "Iberia Plus", cuyo objeto es una promoción permanente basada en la obtención de puntos por el titular cada vez que realiza determinados vuelos, utiliza ciertos servicios hoteleros y de alquiler de automóviles o realiza compras con una tarjeta de crédito adscrita al programa. Los puntos pueden ser canjeados por billetes gratuitos u otros servicios de las compañías adscritas al programa. El balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto incluye una provisión de 42.897 miles de euros por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos, al precio de redención establecido, acumulados a dicha fecha.

## **K) PROVISIONES PARA PENSIONES**

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, la Sociedad tiene la obligación de retribuir en su totalidad hasta la edad de jubilación reglamentaria 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 los conceptos antes mencionados no susceptibles de externalización al 31 de diciembre de 2001. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 2001 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 2001 adjunta por importe de 4.879 miles de euros y 3.171 miles de euros, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2001 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 3,5%, 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.

En septiembre de 2001, la Sociedad ha externalizado el pasivo considerado de tales características de acuerdo con la legislación vigente. La Sociedad ha instrumentado la externalización mediante una póliza de seguro con Winterthur Vida Sociedad Anónima de Seguros Sobre la Vida, habiendo abonado una única prima de 37.606 miles de euros.

#### **L) MONTEPIO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO**

El Montepío de Previsión Social Loreto tiene por objeto fundamental el pago de pensiones de jubilación a sus afiliados (entre los que se encuentran los empleados de la Sociedad), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (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 (aportaciones definidas). 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 2001 las aportaciones de la Sociedad han ascendido a 22.367 miles de euros, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

#### **M) 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 hasta la edad de jubilación reglamentaria 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 2001. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 2001 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 2001 adjunta por importe de 37.471 miles de euros y 14.536 miles de euros, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2001 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 3,5%, 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.

#### **N) 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 12, en este epígrafe se incluyen las provisiones por los costes estimados del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001.

#### **O) 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.

## P) 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 aquellas que se contratan entre dos partes que fijan en cada caso los términos contractuales de las operaciones convenidas entre ellas (Nota 14).

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 2001 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

2001	MILES DE EUROS			
	01-01-01	ADICIONES Y DOTACIONES	(NOTA 6) TRASPASOS	31-12-01
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	484.726	34.957	(108.173)	411.510
APLICACIONES INFORMÁTICAS	26.571	21.691	(161)	48.101
PROPIEDAD INDUSTRIAL	-	551	-	551
DERECHOS DE TRASPASO Y OTROS	510	-	-	510
GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	115	350	-	465
AMORTIZACIONES	(103.815)	(28.402)	50.551	(81.666)
<b>VALOR NETO</b>	<b>408.107</b>			<b>379.471</b>

Al 31 de diciembre de 2001, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 6.413 miles de euros.

### APLICACIONES INFORMÁTICAS

Las adiciones del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos que están siendo utilizados por la Sociedad.

### PROPIEDAD INDUSTRIAL

El 21 de septiembre de 2001 la Sociedad adquiere a Binter Mediterráneo, S.A. la marca nacional, el rótulo de establecimiento y los dominios de Internet de Binter Mediterráneo, S.A. por 301 miles de euros.

Asimismo, el 15 de enero de 2001, la Sociedad adquiere a VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. ciertas marcas nacionales, internacionales y extranjeras de VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. por 250 miles de euros.

### DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Durante el ejercicio 2001, la Sociedad ha adquirido un avión A-320 en régimen de arrendamiento financiero. El precio del avión ha ascendido a 43.294 miles de euros, si bien el arrendamiento financiero se ha realizado por 30.313 miles de euros, correspondiendo la diferencia a anticipos realizados por 11.175 miles de euros y a pagar en efectivo por 1.806 miles de euros.

Las principales características del contrato de arrendamiento financiero firmado son las siguientes:

1. Vencimiento: 30 de marzo de 2008.
2. Cuotas: semestrales.
3. Tipo de interés: 6,185%.

4. Opción de compra: podrá hacerse efectiva en cualquier momento entre la firma del contrato y el 30 de septiembre de 2002 y desde el quinto aniversario del contrato hasta la finalización del mismo. El precio de la opción varía en función del momento en el que se puede hacer efectiva.

Asimismo, en el ejercicio 2001 se han ejercido las opciones de compra de tres aviones A-320 y dos aviones MD-87 y ciertos equipos para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización relacionados (véase Nota 6).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2001, cuyos costes financieros están en algunos casos referenciados a tipos de interés variables, y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

(a) Estos importes incluyen 78.373 miles de euros al 31 de diciembre de 2001 de intereses no devengados a dicha fecha, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

<b>AL 31-12-01</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	411.217
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES	246.126
- EN EL EJERCICIO	102.704
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE (NOTA 13)	206.149 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA (NOTA 13)	218.287 (a)

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2001, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

<b>AL 31-12-01</b>	
<b>CUOTAS CON VENCIMIENTO EN</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
2002	70.355
2003	59.037
2004	33.555
2005	31.347
2006 - 2010	230.142

## 6. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 2001 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

<b>COSTE</b>	<b>MILES DE EUROS</b>				
	<b>01-01-01</b>	<b>ADICIONES</b>	<b>RETIROS</b>	<b>(NOTA 5) TRASPASOS</b>	<b>31-12-01</b>
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>2.293.880</b>	<b>122.888</b>	<b>(481.906)</b>	<b>147.850</b>	<b>2.082.712</b>
<b>ANTICIPOS DE FLOTA</b>	<b>255.709</b>	<b>134.335</b>	<b>(90.748)</b>	<b>(36.108)</b>	<b>263.188</b>
	<b>2.549.589</b>	<b>257.223</b>	<b>(572.654)</b>	<b>111.742</b>	<b>2.345.900</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>					
TERRENOS	3.181	-	(2)	-	3.179
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	168.314	-	(7.752)	-	160.562
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	386.814	19.623	(6.405)	1.669	401.701
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	21.619	2.120	(564)	34	23.209
MOBILIARIO Y ENSERES	20.437	1.376	(1.875)	2	19.940
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	61.480	10.313	(13.504)	1.989	60.278
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	242.310	113.738	(92.135)	(2.986)	260.927
SIMULADORES DE VUELO	44.697	1.945	(1.052)	10.989	56.579
INMOVILIZADO EN CURSO	18.977	30.599	(16.048)	(15.105)	18.423
	<b>967.829</b>	<b>179.714</b>	<b>(139.337)</b>	<b>(3.408)</b>	<b>1.004.798</b>

<b>AMORTIZACIONES Y PROVISIONES</b>					MILES DE EUROS
	01-01-01	DOTACIONES	RETIROS	(NOTA 5) TRASPASOS	31-12-01
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>1.200.774</b>	<b>94.354</b>	<b>(194.708)</b>	<b>51.100</b>	<b>1.151.520</b>
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>					
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	96.501	4.927	(380)	-	101.048
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	257.454	21.433	(5.167)	101	273.821
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	9.752	2.423	(505)	24	11.694
MOBILIARIO Y ENSERES	14.747	1.049	(1.842)	(125)	13.829
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	40.462	8.500	(13.455)	365	35.872
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	119.979	17.154	(7.523)	(914)	128.696
SIMULADORES DE VUELO	38.029	3.125	(1.051)	-	40.103
	<b>576.924</b>	<b>58.611</b>	<b>(29.923)</b>	<b>(549)</b>	<b>605.063</b>

Los traspasos corresponden fundamentalmente al ejercicio de la opción de compra de tres aviones A-320 y dos aviones MD-87 (véase Nota 5). Dos de estos aviones A-320 han sido vendidos para retroalquilarlos en régimen de arrendamiento operativo.

#### **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 2001 corresponden a anticipos realizados en relación con once aviones A-320, cuatro aviones A-321 y tres aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de la Sociedad.

Asimismo, se han recuperado 68.400 miles de euros y 22.348 miles de euros correspondientes a anticipos realizados por los tres aviones A-340 y dos aviones A-320, respectivamente, que han entrado en operación en 2001. Se han traspasado 24.933 miles de euros a la cuenta "Flota aérea" y 11.175 miles de euros al epígrafe "Inmovilizaciones inmateriales", correspondientes a los anticipos realizados por dos aviones A-321 y un avión A-320, respectivamente que han sido adquiridos por la Sociedad en propiedad y mediante un contrato de arrendamiento financiero, respectivamente, durante el año 2001.

Al 31 de diciembre de 2001 ha vencido el posible ejercicio de las opciones de compra suscritas con The Boeing Company (Boeing) para la adquisición de catorce aviones B-757, llegándose al acuerdo de aplicar los anticipos entregados por la Sociedad (3.495 miles de euros) a la compra de material aeronáutico.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad tiene comprometidos en firme con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la adquisición de tres aviones A-340, con un precio básico de 414 millones de dólares USA, aproximadamente (equivalentes a 470 millones de euros al 31 de diciembre de 2001). Las fechas de entrega comprometidas se sitúan en el año 2002, habiéndose negociado por la Sociedad el retrasar la fecha de recepción de uno de ellos de junio a diciembre del mencionado año. Adicionalmente, la Sociedad tiene el derecho de ejercer hasta 2004 opciones de compra sobre cinco aviones más de este modelo. Los anticipos a cuenta entregados por la Sociedad al 31 de diciembre de 2001 por los tres aviones en firme y por las opciones mencionadas ascienden a 70.412 miles de euros y 1.702 miles de euros, respectivamente.

En el ejercicio 2001, la Sociedad ha renegociado con Airbus el calendario de recepción de aviones de la familia A-320 sujetos al contrato marco firmado en 1998 y sucesivas modificaciones, habiendo retrasado la recepción de aviones. El nuevo calendario es el siguiente:

<b>AVIONES EN FIRME</b>						
TIPO DE AVIÓN	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	-	-	-	-	-	-
A-320	6(a)	2	6	2	2	18
A-321	3(a)	-	5	4	-	12
	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>30</b>

(a) Estos aviones serán entregados por el fabricante en 2002 a una entidad financiera, si bien la Sociedad empezará a operarlos doce meses después.

<b>AVIONES EN OPCIÓN</b>						
TIPO DE AVIÓN (a)	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	-	-	-	4	5	9
A-320	-	-	3	2	2	7
A-321	-	-	5	-	6	11
	-	-	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>27</b>

(a) Como parte del acuerdo alcanzado, trece de las opciones de compra existentes se han intercambiado por derechos de compra. Los derechos de compra flexibilizan la fecha de entrega de las aeronaves y las sujeta a las restricciones comerciales y de producción del vendedor. Los derechos de compra se han de convertir en pedidos en firme por escrito antes del 31 de diciembre de 2004 y las correspondientes entregas deben producirse con anterioridad al 31 de diciembre de 2007.

El precio básico de los aviones en firme comprometidos de la familia A-320 en esta operación es de 1.729 millones de euros, aproximadamente, por los que la Sociedad ha entregado al 31 de diciembre de 2001 anticipos a cuenta de estos aviones y opciones por importe de 187.388 miles de euros.

La Sociedad recibirá un avión A-320 en 2004 en sustitución del avión siniestrado en Bilbao. La Sociedad está actualmente negociando con compañías de seguro la compensación por las pérdidas ocasionadas.



### FLOTA AÉREA, ADICIONES DEL PERÍODO

Durante el ejercicio 2001, la Sociedad ha adquirido dos aviones A-321 por un importe total de 96.461 miles de euros (71.528 miles de euros pagados en efectivo y 24.933 miles de euros procedentes de anticipos realizados con anterioridad).

Adicionalmente la Sociedad ha realizado ciertas modificaciones en determinadas flotas que incrementan la capacidad de generar ingresos. Estas modificaciones que consisten, fundamentalmente, en modificaciones de interiores e incorporaciones de materiales, de acuerdo con los boletines de los fabricantes que son de obligado cumplimiento, se han realizado en las flotas B-747, MD-87, MD-88, A-300, A-320 y A-340 por un importe total 42.368 miles de euros.

Finalmente, se han adquirido motores de aviones A-340 por 8.445 miles de euros.

### FLOTA AÉREA, RETIROS DEL PERÍODO

Durante el ejercicio 2001, la Sociedad ha vendido en cuatro operaciones 18 aviones y 45 motores B-727 y nueve motores de DC-9 a distintas sociedades por un importe total de 7.357 miles de euros, que se encontraban registrados por un valor de coste de 91.936 miles de euros, una amortización acumulada de 73.003 miles de euros y una provisión por depreciación de 9.912 miles de euros, habiendo obtenido una minusvalía neta de 1.664 miles de euros, que se ha registrado como una plusvalía de 2.566 miles de euros en el epígrafe "Beneficio en enajenación de inmovilizado" y como una minusvalía de 4.230 miles de euros en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad mantiene acuerdos de venta con tres sociedades para la venta de diez aviones y 18 motores de B-727 y 12 motores de DC-9 por un importe total de 5.464 miles de euros, que se encuentran registrados al 31 de diciembre de 2001 por un coste de 80.272 miles de euros, una amortización acumulada de 63.427 miles de euros y una provisión por depreciación de 9.788 miles de euros. La entrega de estos aviones se producirá a lo largo del primer trimestre de 2002.

Por otra parte, en febrero de 2001, se ha vendido un avión B-747 y cuatro motores que estaban registrados por un coste de 70.348 miles de euros y una amortización acumulada por 44.991 miles de euros. Asimismo, este avión tenía acumulado un fondo de grandes reparaciones por 2.032 miles de euros. El precio de venta ha ascendido a 25.082 miles de euros por lo que la transacción ha tenido una plusvalía, teniendo en cuenta ciertas regularizaciones, de 671 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

Finalmente, a lo largo de 2001, la Sociedad ha vendido nueve aviones y 18 motores A-320 por un importe total de 277.077 miles de euros, que se encontraban registrados por un valor de coste 317.848 miles de euros y una amortización acumulada de 65.393 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 24.622 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto como consecuencia de que con posterioridad a estas ventas, la Sociedad ha suscrito contratos de arrendamiento operativo de estos mismos aviones. La plusvalía se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias en el periodo de duración del arrendamiento.

## OTROS

En el ejercicio 2001, la Sociedad ha vendido prácticamente la totalidad de un edificio y parte de instalaciones por un importe total de 11.201 miles de euros que se encontraban registrados por un valor de coste de 7.657 miles de euros y una amortización acumulada de 315 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 3.859 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.



## 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 2001 es el siguiente:

ACTUALIZACION	MILES DE EUROS			
	PLUSVALÍA AL 01-01-01	DOTACIÓN 2001	BAJAS DE INMOVILIZADO	SALDO AL 31-12-01
FLOTA AÉREA	12.579	(155)	(3.474)	8.950
TERRENOS	883	-	-	883
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	8.691	(914)	(25)	7.752
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	902	(401)	(3)	498
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	6	(5)	-	1
SIMULADORES DE VUELO	649	(374)	-	275
	<b>23.710</b>	<b>(1.849)</b>	<b>(3.502)</b>	<b>18.359</b>

Al 31 de diciembre de 2001 la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. asciende a 71.845 miles de euros, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2001 ha ascendido a 1.849 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2002 incidirá en 957 miles de euros, 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

Al 31 de diciembre de 2001, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 279.281 miles de euros.

En el ejercicio 2001, la Sociedad ha dotado provisiones por depreciación de las flotas que se encuentran paradas (DC-9 y DC-10) o que se van a parar en 2002 (A-300) hasta su valor estimado de realización. Las dotaciones han sido de 6.100 miles de euros para la flota DC-10, 950 miles de euros para la flota DC-9 y 9.688 miles de euros para la flota A-300 y han sido registradas en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta (Nota 17-g).

### OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre 2001:

#### FLOTA OPERATIVA AL 31-12-2001

(a) No incluye once aviones, diez de los cuales se encuentran en situación de entrega a sus nuevos propietarios y uno se encuentra siniestrado a la espera de alcanzar un acuerdo con la compañía de seguros.

(b) No incluye un avión que ha sido parado al 31 de diciembre de 2001 y que está a la espera de ser vendido a Airbus.

(c) No incluye un avión que se encuentra siniestrado y parado en Bilbao que será sustituido por Airbus.

(d) No incluye 25 aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta. En febrero de 2002, la Sociedad ha alcanzado acuerdos para la venta de estos aviones.

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

TIPO DE AVION	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	TOTAL
B-727	- (a)	-	-	-
B-747	5	-	4	9
B-757	-	1	17	18
A-300	5 (b)	-	-	5
A-319	-	-	4	4
A-320	9 (c)	9	34	52
A-321	2	2	-	4
A-340	-	-	15	15
DC-9	- (d)	-	-	-
DC-10	- (e)	-	-	-
MD-87	19	-	5	24
MD-88	13	-	-	13
	<b>53</b>	<b>12</b>	<b>79</b>	<b>144</b>

Existe una hipoteca constituida sobre un avión B-757 que la Sociedad incorporó en régimen de arrendamiento financiero y cuyo valor neto contable en libros ascendía, al 31 de diciembre de 2001, a 19.064 miles de euros. Asimismo, los arrendadores financieros y operativos de los aviones A-320 y A-321 cuyos contratos se han firmado en los años 2000 y 2001, mantienen hipotecas sobre los aviones, sujetos a la legislación de cada país.

Al 31 de diciembre de 2001, se encuentran en situación de parados 44 aviones (once B-727, 25 DC-9, seis DC-10, un A-300 y un A-320) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 86.414 miles de euros. Estos aviones se encuentran en situación de venta excepto el avión A-320 y los Administradores de la Sociedad no estiman que se vayan a producir pérdidas significativas en relación con los mismos. En relación con diez B-727 y 25 DC-9, existen acuerdos de venta, si bien los aviones no se van a entregar hasta 2002.

Con fecha 26 de septiembre de 2000, en el mercado europeo, se produjo una emisión de bonos por un volumen de 496.473 miles de euros, bonos garantizados por 18 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 2001, están operando ocho A-320 (siete en arrendamiento operativo y uno en arrendamiento financiero), dos A-321 (arrendamiento financiero) y ocho B-757 (arrendamiento operativo) relacionados con esta emisión.

En 2001, la Sociedad ha firmado un contrato para el arrendamiento de las bodegas de dos aviones DC-8 para el ejercicio 2002.

## **FLOTA EN PROPIEDAD**

### **A-300**

La Sociedad es propietaria de seis aviones A-300, habiendo parado uno de ellos al 31 de diciembre de 2001. Los acuerdos alcanzados en el presente ejercicio con Airbus, incluyen la compra por parte de Airbus de estos seis aviones por un precio de 17.019 miles de euros. Esta venta se va a producir en la medida en la que se produce la entrada en 2002 de los tres aviones A-340.

### **DC-9**

En febrero de 2002, la Sociedad ha alcanzado acuerdos para la venta de los 25 aviones y 52 motores que conforman su flota DC-9 por un total de 11.913 miles de euros, que se encuentran registrados al 31 de diciembre de 2001 por un coste de 68.765 miles de euros, una amortización acumulada de 41.493 miles de euros y una provisión por depreciación de 9.364 miles de euros.

## **FLOTA EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO**

### **FLOTA BOEING**

#### **B-757**

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 17 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen entre 2004 y 2005. Al final del período de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. Para dieciséis de estos aviones, al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por International Lease Finance Corporation.

Durante el ejercicio 2001, la Sociedad ha rescindido los contratos de wet lease (arrendamiento operativo de flota con tripulación) suscritos con Air Europa, S.A. sobre seis aviones B-757. Tres de estos aviones que eran operados con anterioridad por la Sociedad en régimen de arrendamiento operativo fueron subarrendados en 2000 a Air Europa, S.A.

#### **B-747**

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad está operando cuatro aviones B-747 en régimen de arrendamiento operativo mediante contratos suscritos con The Boeing Company (un avión) y Air Atlanta, S.A. (tres aviones) con vencimientos comprendidos entre 2002 y 2005. El contrato suscrito con Boeing permite ejercitar la opción de compra del avión en cualquier momento durante la duración del contrato y los contratos suscritos con Air Atlanta son prorrogables durante un año más. Estos tres contratos tienen establecidos, a favor de la Sociedad, opciones de terminación anticipada en determinadas fechas.

En relación con los contratos de Air Atlanta, S.A., al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 2.042 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 7).



## FLOTA AIRBUS

### A-340

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad opera con quince aviones A-340 en régimen de arrendamiento operativo, de los cuales once aviones están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbús" (véase Nota 7) en las que participa la Sociedad. Al vencimiento de los contratos, comprendidos entre 2003 y 2007, 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 entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave o proceder a la devolución del avión.

En el último supuesto y en el caso de que el arrendador no encuentre comprador, la Sociedad está obligada a prorrogar el contrato durante un año más para los que vencen en 2003 (cuatro aviones) y dos años más para el resto. Los vencimientos inicialmente pactados para los contratos de arrendamiento de tres de estas aeronaves han sido prorrogados pasando de 2003 a 2005, siempre y cuando no se produzca su venta en el mencionado periodo.

Los otros cuatro aviones A-340 están arrendados por periodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos periodos, la Sociedad puede optar por adquirir los aviones por unos importes preestablecidos o devolver los mismos al arrendador.

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

Al 31 de diciembre la Sociedad está operando 34 aviones A-320 y cuatro aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

- Doce aviones A-320 y cuatro aviones A-319 se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation, con vencimientos en 2004 (dos aviones), 2005 (siete aviones) y 2006 (siete aviones). Al vencimiento del periodo de arrendamiento, la Sociedad puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional.

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 11.913 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 7).

- Dos aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2004. Al vencimiento, la Sociedad puede renovar el arrendamiento por siete años más.

- Nueve aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales la Sociedad devolverá los aviones al arrendador. No obstante, la Sociedad puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (dos aviones), 30 de septiembre de 2009 (cuatro aviones) y 15 de septiembre de 2011 (dos aviones).

- Cinco aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2006 (tres aviones) y 2007 (dos aviones). Al vencimiento, la Sociedad puede prorrogar los contratos por cinco años más notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original.

- Seis aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2001 y 2003. Al vencimiento, la Sociedad podrá devolver los aviones o extender el arrendamiento por cinco años más. En 2001, se han prorrogado los arrendamientos de los dos aviones cuyos contratos vencían en 2001.

#### MD-87

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad está operando mediante contratos de arrendamiento operativo cinco aviones MD-87. Los contratos firmados 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.

#### WET LEASE

En los últimos años la Sociedad suscribió varios contratos de arrendamiento en régimen de "wet lease" (arrendamiento del avión con tripulación).

Tras los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en septiembre de 2001, la Sociedad decidió cancelar la totalidad de los contratos de wet lease.

En relación con el contrato de dos B-747 firmado con Air Atlanta, S.A. en noviembre de 2001 se produce su cancelación. Tras las negociaciones en diciembre de 2001, se llega a un acuerdo entre las partes por el que la Sociedad se compromete a pagar como penalización, 2.603.133 dólares USA (equivalentes a 2.950 miles de euros), que se ha registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

En relación con el contrato firmado con Air Europa, S.A. sobre once aviones (seis B-757, tres B-737 y dos B-767):

- En octubre de 2001 se cancela la operación de los tres B-737 sin coste alguno.

- Los contratos de los dos B-767, que desde diciembre de 1999 se estaban operando en régimen de dry lease, son cancelados en noviembre de 2001, alcanzando un acuerdo entre las partes en diciembre de 2001. Como consecuencia del acuerdo, la Sociedad se compromete a pagar una penalización, que ha sido registrada en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

- En relación con los seis B-757, de los que tres de ellos están siendo arrendados operativamente por la Sociedad quien a su vez los subarrendaba a Air Europa, S.A. para que a su vez se los arrendara en régimen de wet lease a la Sociedad y sobre dos de los cuales existe un acuerdo en base al cual, una vez terminado el wet lease se restituiría el arrendamiento operativo original hasta la terminación del contrato, dejan de estar operativos a finales de octubre de 2001. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, no se ha llegado a un acuerdo de cancelación entre las partes. La Sociedad ha provisionado los costes de penalización que los Administradores consideran que finalmente van a ser liquidados que se han registrado en los epígrafes "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta y en "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

En relación con los contratos de wet lease con Air Europa, S.A., al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad había realizado depósitos por importe de 8.443 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Cartera de valores y otros créditos" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 7).



### GASTOS DE ARRENDAMIENTO

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2001 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 372.423 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta (véase Nota 17). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estos aviones instrumentados en dólares USA, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación al 31 de diciembre de 2001:

<b>GASTOS DE ARRENDAMIENTO</b>	
<b>AÑO DE DEVENGO</b>	<b>MILLONES DE EUROS</b>
2002	360
2003	346
2004	315
2005 A 2014	650
	<b>1.671</b>

### COBERTURA DE SEGUROS

La Sociedad mantiene suscritas diferentes pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material e inmaterial, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2001. 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 2001 en el epígrafe "Participaciones en empresas del Grupo y asociadas", así como en su correspondiente provisión, han sido los siguientes:

	<b>PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS</b>		<b>MILES DE EUROS</b>
	<b>COSTE</b>	<b>PROVISIÓN</b>	
SALDO AL 01-01-01	267.270	(213.719)	
ADICIONES O DOTACIONES	-	(2.876)	
BAJAS O RECUPERACIONES	(121.741)	114.396	
<b>SALDO AL 31-12-01</b>	<b>145.529</b>	<b>(102.199)</b>	

Las bajas de coste y provisión corresponden a:

1. El 18 de octubre de 2001, la Sociedad ha vendido el 100% de su participación en el capital social de Campos Velázquez, S.A. a su sociedad filial Compañía de Explotación de Aviones Cargueros Cargo Sur, S.A. por 1.088 miles de euros. La participación en esta sociedad se encontraba registrada por un valor de coste de 2.767 miles de euros y una provisión de 1.676 miles de euros, habiendo obtenido una minusvalía de 3 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

2. El 20 de diciembre de 2001, la Sociedad ha vendido su participación del 99,47% en el capital social de VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. a su sociedad filial Compañía de Explotación de Aviones Cargueros Cargo Sur, S.A. por 1.292 miles de euros. La participación en esta sociedad se encontraba registrada por un valor de coste de 78.692 miles de euros y una provisión de 74.314 miles de euros, habiendo obtenido una minusvalía de 3.086 miles de euros, que se encuentra registrada en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

3. El 2 de octubre de 2001, la Sociedad ha vendido el 100% de su participación en el capital social de Binter Mediterráneo, S.A. a Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. por 4.430 miles de euros. La participación en esta sociedad se encontraba registrada por un valor de coste de 39.789 miles de euros y una provisión de 38.406 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 3.047 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

4. En 2001, la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. acordó una reducción de capital de 55.384.709 acciones de la serie B, mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo a la Sociedad una reducción de 3.883.667 acciones, habiendo recibido 39 miles de euros. El valor de coste de las mencionadas acciones ascendía a 493 miles de euros, por lo que se ha obtenido una minusvalía de 454 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

La información relacionada con las principales empresas del Grupo y asociadas al 31 de diciembre de 2001, 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:

**AL 31-12-2001**

EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN
BINTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6; MADRID
CARGOSUR, S.A. (d)	VELÁZQUEZ, 130; MADRID
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, S/N; MADRID
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	OSCAR M. ZULOAGA, S/N; CARACAS
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA)	VELÁZQUEZ, 130; MADRID
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	TRESPADERNE, 29; MADRID
<b>TOTAL</b>	

(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 2001.

(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:

RESERVAS	MILES DE EUROS
BINTER CANARIAS, S.A.	3.567
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	6
CARGOSUR, S.A.	1.112
IBER-SWISS CATERING, S.A.	1.395

(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. Los riesgos relacionados con esta participación se encuentran provisionados en el balance de situación al 31 de diciembre adjunto.

(d) La información financiera relacionada hace referencia a sus cuentas anuales individuales, puesto que esta sociedad, que participa al 31 de diciembre de 2001 en Campos Velázquez, S.A. y VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A., no presenta cuentas anuales consolidadas por estar dispensada al consolidar las tres sociedades en el Grupo Iberia.

(e) Los derechos económicos correspondientes a "Amadeus Group" y Sistemas Automatizados Agencias de Viaje, S.A. ascienden a 18,28% y 72,22%, respectivamente.



MILES DE EUROS

PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (a)	COSTE	PROVISIÓN	CAPITAL	(b) RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS)	
					ORDINARIOS	EXTRAOR- DINARIOS
100,00	30.816	(7.398)	8.326	6.699	7.934	530
75,00	670	-	192	1.571	707	(58)
100,00	8.685	(4.902)	6.058	1.030	47	(1.292)
70,00	3.569	-	3.005	6.098	2.329	(134)
27,92 (e)	9.902	-	27.898	641.523	92.346	-
45,00	88.446	(88.446)	(c)	(c)	(c)	(c)
75,49 (e)	198	-	300	10.608	7.371	360
49,04	1.355	(1.355)	2.759	1.252	(5.554)	(4)
	<b>143.641</b>	<b>(102.101)</b>				

BINTER CANARIAS, S.A., SISTEMAS AUTOMATIZADAS AGENCIA DE VIAJE, S.A. (SAVIA),  
 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 2001, acordaron repartir dividendos sobre los respectivos resultados del ejercicio 2000, correspondiendo a la Sociedad, 8.575 miles de euros, 1.018 miles de euros, 409 miles de euros y 920 miles de euros, respectivamente. Estos dividendos se han registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

#### AMADEUS GROUP

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

En 2001, la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. acordó el reparto de dividendos sobre los resultados del ejercicio 2000 correspondiendo a la Sociedad 9.664 miles de euros. Estos dividendos se han registrado en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

Asimismo, en 2001, 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 una reducción de 3.883.667 acciones, habiendo recibido 39 miles de euros.

#### CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

En este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto se incluyen 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 2001 adjunto es el siguiente:

<b>CARTERA DE VALORES Y OTROS CREDITOS</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
IBERBOND PLC 1999	35.490
INTERINVEST, S.A.	30.244
SOCIEDADES IBERBUS	24.930
OPODO, LTD.	9.504
ADQUIRA ESPAÑA, S.A.	3.583
CORDIEM, LLC.	2.330
CRÉDITOS A SOCIEDADES IBERBUS	224.725
CRÉDITO A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES EN DRY LEASE (NOTA 6)	2.042
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES EN WET LEASE (NOTA 6)	8.443
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES ILFC (NOTA 6)	11.913
OTROS DEPÓSITOS Y FIANZAS	2.939
OTROS	14.758
	<b>374.815</b>

### **IBERBOND PLC 1999**

En septiembre de 1999, la Sociedad suscribió bonos emitidos por la sociedad Iberbond PLC 1999 por importe de 39.000 miles de euros. Estos bonos forman parte de una emisión relacionada con la adquisición de seis aviones A-320 que posteriormente fueron arrendados financieramente a la Sociedad.

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. El calendario de vencimientos es de un 3% del principal en cada uno de los próximos cinco años y un 85% del principal en el año 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 2001, 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 2001 adjunto, por un importe de 35.490 miles de euros, y el importe que vence en el corto plazo, en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto por un importe de 1.170 miles de euros (véase Nota 10).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2001 ascienden a 2.186 miles de euros y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, encontrándose al 31 de diciembre de 2001 pendientes de cobro 735 miles de euros, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

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

Al 31 de diciembre de 2001, la participación de la Sociedad en el capital social de Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) asciende al 0,1438% y está registrada por un coste de 30.244 miles de euros 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.

En el primer semestre de 1999, la Sociedad otorgó un préstamo de 5.000.000 de dólares USA a Aerolíneas Argentinas, S.A. Al 31 de diciembre de 2001, se encuentran pendientes de cobro 6.273 miles de euros, clasificados en función de su vencimiento, 3.914 miles de euros, en la cuenta "Cartera de valores y otros créditos" (incluye 376 miles de euros de intereses devengados en 2001) y 2.359 miles de euros en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 10).

Asimismo, la Sociedad mantiene cuentas a cobrar y a pagar de carácter comercial por un importe neto estimado a cobrar de 20.538 miles de euros al 31 de diciembre de 2001.

A la misma fecha, la Sociedad tiene concedidos avales en dólares USA ante diversas entidades (parte de estos con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.), en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 58.207 miles de euros.

La Sociedad tiene cubierto los riesgos mencionados mediante una provisión de 85.031 miles de euros registrada en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto (Nota 12). Del importe de esta provisión, 23.565 miles de euros han sido dotados en el ejercicio 2001 y están registrados en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

### **SOCIEDADES IBERBUS**

La información relacionada con las sociedades Iberbus, sociedades propietarias de los aviones A-340 operados por la Sociedad (véase Nota 6) al 31 de diciembre de 2001, obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

<b>SOCIEDADES IBERBUS</b>		<b>MILES DE EUROS</b>					<b>BENEFICIOS</b>
<b>EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>PARTICIPACIÓN DIRECTA</b>	<b>COSTE</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>RESERVAS</b>	<b>(PÉRDIDAS) ORDINARIOS</b>	
IBERBUS CONCHA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.029	7.775	(1.187)	603	
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.056	7.716	(2.122)	747	
IBERBUS CHACEL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.283	8.547	(5.630)	1.970	
IBERBUS ARENAL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.362	8.743	(7.092)	1.107	
IBERBUS TERESA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.504	7.905	(4.454)	2.368	
IBERBUS EMILIA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.497	7.940	(4.756)	2.370	
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.587	7.944	(1.670)	1.576	
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.556	7.969	(1.220)	1.397	
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	45,45	1.896	4.753	(2.005)	(641)	
IBERBUS MARIADE MOLINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	45,45	1.983	4.998	(2.648)	(403)	
IBERBUS MARIA PITA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	45,45	2.177	5.262	(1.789)	(596)	
<b>TOTAL</b>			<b>24.930</b>				

Como consecuencia de los compromisos asumidos por el accionista mayoritario de estas sociedades en los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus que garantizan a la Sociedad la recuperación de la totalidad de los valores invertidos, esta no dota provisiones por las participaciones en las mencionadas sociedades.

**OTRAS INVERSIONES**

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad mantiene, entre otros, las siguientes participaciones:

1. Participación de un 9,143% en el capital social de Opodo, Ltd (antigua Online Travel Portal), sociedad constituida para realizar ventas comunes vía internet. Al 31 de diciembre de 2000 la Sociedad había realizado una inversión de 7.200 miles de euros que se encontraba totalmente provisionada. Durante el ejercicio 2001, Opodo, Ltd ha realizado una ampliación de capital de 25.200 miles de euros, habiendo suscrito la Sociedad 2.304 miles de euros (2.304.000 acciones de un euro de valor nominal) correspondiente al 9,143% de participación. Al 31 de diciembre de 2001 se mantiene la provisión por 7.200 miles de euros.

2. En 2001, la Sociedad ha adquirido el 10% del capital social de Iniciativa de Mercados Interactivos, S.A. que se denominará en un futuro Adquira, por 3.583 miles de euros. Esta sociedad se dedica a aglutinar órdenes de compra en internet para obtener mejores precios. La adquisición de esta participación se ha realizado mediante tres préstamos concedidos por Telefónica, S.A. por 896 miles de euros, por Telefónica Publicidad e Información, S.A. por 896 miles de euros y BBVA E- Commerce por 1.791 miles de euros, que vencen el 15 de agosto de 2002. Como garantía del cumplimiento de estas obligaciones, los títulos están pignorados en beneficio de los prestamistas.

3. En 2001, la Sociedad ha suscrito el 1,86% del capital social de Cordiem LLC y el 2,07% del capital social de Cordiem Inc. por un valor total de 2.330 miles de euros. Este Grupo de dedica a la creación de un portal de internet para las compras y ventas de bienes comunes a las compañías aéreas.

4. Asimismo, en 2001, la Sociedad ha suscrito el 40% del capital social de Sociedad Preparatoria de Medios de Pago, S.A. por importe de 361 miles de euros. Esta sociedad que no ha tenido actividad en 2001, es la sociedad preparatoria para constituir una Entidad Financiera Crediticia en 2002 para la emisión de medios de pago.

En 2001, la Sociedad ha enajenado su participación en France Telecom obtenida como consecuencia del canje de acciones de EQUANT NV, habiendo obtenido una plusvalía de 15.860 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos de otros valores negociables" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.



## CRÉDITOS CONCEDIDOS

Los datos más significativos en relación con los principales créditos concedidos por la Sociedad al 31 de diciembre de 2001 son:

CREDITOS CONCEDIDOS			
CRÉDITOS	MILES DE EUROS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914 (a)	2006	5,25%
IBERBUS CONCHA, LTD.	22.301	29-02-2003	5,00%
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	22.133	10-05-2003	5,00%
IBERBUS CHACEL, LTD.	24.515	06-09-2003	6,00%
IBERBUS ARENAL, LTD.	25.078	18-10-2003	6,00%
IBERBUS TERESA, LTD.	22.676	21-10-2004	6,00%
IBERBUS EMILIA, LTD.	22.775	10-11-2004	6,00%
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	22.786	15-05-2005	6,00%
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	22.858	15-06-2005	6,00%
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	12.537	01-12-2006	6,00%
IBERBUS MARÍA DE MOLINA, LTD.	13.185	15-03-2007	6,00%
IBERBUS MARÍA PITA, LTD.	13.881	15-06-2007	6,00%
<b>TOTAL</b>	<b>228.639</b>		

(a) Este importe se encuentra provisionado en el epígrafe "Provisión para responsabilidades" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

Las sociedades "Iberbus" son las arrendadoras de aviones A-340 (véase Nota 6). Tanto el principal como los intereses vencen en las fechas indicadas.

## 8. ACCIONES PROPIAS

El movimiento habido en el ejercicio en el epígrafe "Acciones propias" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto es el siguiente:

ACCIONES PROPIAS	MILES DE EUROS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	-
ALTAS	25.410
BAJAS	(10.340)
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>	<b>15.070</b>



En cualquier evaluación del patrimonio de la Sociedad al 31 de diciembre de 2001, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios mostrada en el balance de situación adjunto.

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2001 representan el 1,59% del capital social y totalizan 14.563.218 acciones, con un valor nominal global de 11.359 miles de euros, y un precio medio de adquisición de 1,035 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2001 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas, por importe de 15.070 miles de euros.

Las altas del ejercicio corresponden a adquisiciones realizadas por la Sociedad durante el ejercicio 2001.

Las bajas del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la entrega de acciones realizada a determinados empleados que, al amparo de los acuerdos alcanzados en 2000 como consecuencia de la fusión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A., optaron por cobrar la paga de fusión en acciones de la Sociedad por importe de 10.136 miles de euros. La Sociedad mantenía al 31 de diciembre de 2000 una provisión por 9.232 miles de euros para hacer frente a esta obligación.

## 9. DEUDORES

La composición del epígrafe "Deudores" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto, es la siguiente:

DEUDORES AL 31-12-2001	MILES DE EUROS
AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA	148.812
ORGANISMOS PÚBLICOS	94.272
COMPAÑÍAS AÉREAS	62.088
CLIENTES EN DELEGACIONES	31.675
DEUDORES POR CRÉDITOS MEMORÁNDUM	10.089
TARJETAS DE CRÉDITO	14.490
OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	61.266
DEUDORES VARIOS	29.122
DEUDORES DE DUDOSO COBRO	19.790
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA (NOTA 16)	37.818
PROVISIONES	(23.299)
	<b>486.123</b>

El saldo con "Organismos públicos" corresponde, básicamente, a cuentas a cobrar a la Dirección General de Aviación Civil por la subvención correspondiente a los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares y en Ceuta y Melilla, cuentas a cobrar a 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.

## 10. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto es el siguiente:

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	MILES DE EUROS
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	884.314
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	8.869
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	7.198
CRÉDITOS A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A. (NOTA 7)	2.359
BONOS IBERBOND (NOTA 7)	1.170
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	9.371
	<b>913.281</b>

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo durante el ejercicio 2001 ha sido el 4,472%.

## 11. FONDOS PROPIOS

Los únicos movimientos registrados en los epígrafes del capítulo "Fondos propios" corresponden a la distribución de los beneficios del ejercicio 2000 y a la creación de la reserva para acciones propias que se ha generado contra reservas voluntarias.

### CAPITAL SOCIAL

Al 31 de diciembre de 2001, el capital social estaba compuesto por 912.962.035 acciones nominativas, de 0,78 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas.

Al 31 de diciembre de 2001, los accionistas de la Sociedad eran los siguientes:

ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD AL 31-12-2001	Nº ACCIONES	PORCENTAJE
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID	91.290.716	10,00
BA & AA HOLDINGS LIMITED	91.296.204	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
SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES	49.212.526	5,39
OTRAS CAJAS DE AHORRO	27.404.254	3,00
EL CORTE INGLÉS, S.A.	27.387.215	3,00
IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.	14.563.218	1,59
OTROS, INCLUIDO PERSONAL	484.000.899	53,02
<b>TOTAL</b>	<b>912.962.035</b>	<b>100,00</b>

En abril de 2001, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, antiguo accionista mayoritario de la Sociedad, realizó una Oferta Pública de Venta de Acciones en Bolsa. El número de acciones finalmente ofertado fue de 442.912.736 y el precio de emisión fue de 1,19 euros por acción. La oferta se distribuyó en una oferta española y en una oferta internacional.

La oferta española tenía un tramo minorista que se dividía en un subtramo general y en un subtramo de empleados, y un tramo institucional.

La oferta internacional iba dirigida a inversores institucionales y no ha sido objeto de registro en ninguna jurisdicción distinta de la española.

En virtud de los acuerdos alcanzados con el personal en 1999, la Sociedad ofreció desde mayo de 2001 un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad a sus empleados. Para el cumplimiento de este plan, los empleados debían aceptar las opciones antes del 16 de mayo de 2001 y efectuar un depósito de 0,3 euros por acción (50 pesetas por acción) antes del 31 de agosto de 2001. La Sociedad se comprometía a devolver el depósito en el plazo de un año desde la aceptación del plan por parte del trabajador, en el caso de que éste renunciara al Plan. El precio de ejercicio de la opción es el precio de la Oferta Pública de Acciones de la Sociedad emitida en abril de 2001.

Al 31 de diciembre de 2001, el número de opciones aceptadas por los empleados y no devueltas asciende a 30.187.000, aproximadamente, y ha generado un pago a cuenta de 9.056 miles de euros que la Sociedad mantiene en el epígrafe "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados de la Sociedad, la Junta General de Accionistas ha facultado al Consejo de Administración para proceder a la emisión de obligaciones convertibles en acciones de la Sociedad, con exclusión del derecho de suscripción preferente de los actuales accionistas hasta un importe de 343 millones de euros o alternativamente entregar las acciones propias.

#### **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.

#### **DIFERENCIA 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. efectuada en 2000 se generó una reserva de fusión.

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 destinó 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.

## **12. PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES**

El movimiento registrado en el ejercicio 2001 en este epígrafe del balance de situación adjunto ha sido el siguiente:

<b>PROVISION PARA RESPONSABILIDADES</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	608.434
DOTACIONES DEL EJERCICIO (NOTA 17)	110.370
APLICACIONES DEL EJERCICIO	(51.659)
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>	<b>667.145</b>

Al 31 de diciembre de 1999 quedó constituida una provisión por importe de 180.304 miles de euros 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 ha llevado a efecto en los ejercicios 2000 y 2001. Este plan que se encuentra cerrado al 31 de diciembre de 2001, ha acogido a 869 personas y ha supuesto un coste de 131.484 miles de euros. Al 31 de diciembre de 2001, existe una provisión para atender las bajas instrumentadas en prejubilaciones (pagos mensuales) que corresponde a 806 personas por un valor a la mencionada fecha de 98.990 miles de euros.

Para determinar este pasivo al 31 de diciembre de 2001 se ha realizado, por expertos independientes, un estudio actuarial que se ha elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 3,5 %, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y las tablas generacionales españolas de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

Durante el ejercicio 2001 se han realizado pagos contra la provisión existente al 31 de diciembre de 2000 por este concepto por importe de 22.612 miles de euros.

En el ejercicio 2000, la Sociedad constituyó con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" una provisión por importe de 180.304 miles de euros para hacer frente al coste estimado de un plan de rejuvenecimiento de la plantilla que se iba a hacer efectivo en los ejercicios 2001, 2002 y 2003. Como consecuencia de los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en el mes de septiembre de 2001, la Sociedad preparó un Expediente de Regulación de Empleo aprobado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001. Este Expediente que ha sido aprobado para un objetivo de 2.515 personas, identificadas por colectivo, es de carácter voluntario para ambas partes. El plazo para presentar solicitudes finalizó para todos los colectivos el 31 de enero de 2002 excepto el colectivo de pilotos, cuyo plazo finaliza el 31 de diciembre de 2002.

Al 31 de enero de 2002, la Sociedad había recibido 2.670 solicitudes habiendo aceptado al 28 de febrero de 2002, 2.302 solicitudes.

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad mantiene una provisión por un importe de 249.991 miles de euros, que se ha cubierto traspasando a este concepto la provisión generada al 31 de diciembre de 2000 para el plan de rejuvenecimiento de plantilla que ha quedado cancelado, por importe de 180.304 miles de euros, por la parte no comprometida del pasivo generado al 31 de diciembre de 1999 para el plan de bajas por importe de 63.677 miles de euros, y por una dotación realizada en el ejercicio 2001 por importe de 6.010 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2001, 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, fundamentalmente, riesgos relacionados con Aerolíneas Argentinas, S.A., riesgos de la cancelación de contratos de wet lease y otros.

Las aplicaciones restantes corresponden fundamentalmente a la cancelación de provisiones relacionadas con riesgos por filiales enajenadas (Binter Mediterráneo, S.A. y VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.).

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.

### 13. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito de la Sociedad al 31 de diciembre de 2001, correspondientes a préstamos y operaciones en arrendamiento financiero (Nota 5), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO AL 31-12-2001		MILES DE EUROS					
DIVISA	DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:						
	2002	2003	2004	2005	2006	AÑOS SIGUIENTES	
EN EUROS: PRINCIPAL	74.859	37.896	25.877	24.769	19.446	206.102	
INTERESES	16.304	14.968	13.505	12.403	11.464	14.306	
EN DIVISA:							
YENES (P)	7.661	9.255	-	-	-	-	
YENES (I)	2.725	2.745	-	-	-	-	
DÓLAR USA (P)	193.972	2.583	10.017	-	-	-	
DÓLAR USA (I)	187	-	-	-	-	-	
	<b>295.708</b>	<b>67.447</b>	<b>49.399</b>	<b>37.172</b>	<b>30.910</b>	<b>220.408</b>	

Durante 2001, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 5,6804% para los préstamos en euros y del 4,3579%, para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

### 14. 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 resultados, 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 2001, según 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 futuros.

<b>OPERACIONES DE COBERTURA</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
<b>COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:</b>	
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO</b>	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	597.632
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS</b>	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	88.363
<b>COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:</b>	
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO Y DE TIPO DE INTERÉS</b>	
CROSS CURRENCY INTEREST RATE SWAPS (PERMUTAS FINANCIERAS Y DE DIVISAS)	85.984
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO</b>	
CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	210.598
OPCIONES CALL COMPRADAS	183.853
OPCIONES CALL VENDIDAS	230.132
OPCIONES PUT COMPRADAS	34.891
OPCIONES PUT VENDIDAS	225.823
SEGUROS DE CAMBIO	29.302
<b>OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS</b>	
IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	24.668
<b>OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA</b>	
OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE	332.907

## **15. SALDOS Y TRANSACCIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS**

La composición de los saldos deudores y acreedores con empresas del Grupo IBERIA y asociadas al 31 de diciembre de 2001 es la siguiente:

**AL 31-12-2001**

MILES DE EUROS

SOCIEDAD	SALDOS DEUDORES	SALDOS ACREEDORES
	A CORTO PLAZO	A CORTO PLAZO
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	-	144
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	-	340
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	2.780	604
IBER-SWISS CATERING, S.A.	166	166
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A. (b)	-	1.137
SAVIA	3.458	-
CARGOSUR, S.A.	-	2.406
AMADEUS GROUP	1.747	-
BINTER FINANCE B.V.	15.234	-
BINTER CANARIAS, S.A.	-	6.552
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	2.836	245
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (a)	-	2.473
IBERIA MÉXICO	-	293
OTROS	-	52
	<b>26.221</b>	<b>14.412</b>

(a) La Sociedad tiene registrado un saldo deudor a corto plazo por un importe de 29.302 miles de euros con Venezolana Internacional de Aviación, S.A. que se encuentra totalmente provisionado.

(b) Se incluye el desembolso exigido pendiente de abonar por la Sociedad por importe de 1.082 miles de euros.

Las principales operaciones efectuadas por la Sociedad con empresas del Grupo y asociadas durante el ejercicio 2001 son las siguientes:

**2001**

MILES DE EUROS

SOCIEDAD	SERVICIOS PRESTADOS	INGRESOS	SERVICIOS RECIBIDOS	GASTOS FINANCIEROS
		FINANCIEROS Y DIVIDENDOS		
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	142	-	1.770	-
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	-	-	-	-
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	14.402	409	3.117	-
IBER-SWISS CATERING, S.A.	813	920	61.813	-
SAVIA	13.938	1.018	229	-
AMADEUS GROUP	31.223	9.664	106.774	-
BINTER FINANCE, B.V.	328	1.909	101	230
BINTER CANARIAS, S.A.	23.815	8.575	-	-
IBERIA TECNOLOGÍA, S.A.	-	-	323	-

Los servicios prestados a Binter Canarias, S.A. consisten, fundamentalmente, en la asistencia a pasajeros y aeronaves en escala y comisiones por la venta de billetes.

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 2001, la Sociedad ha entregado garantías a terceros a favor de su sociedad filial Binter Canarias, S.A., por un importe total de 12.376 miles de euros.

## 16. SITUACIÓN FISCAL

Los epígrafes "Deudores" y "Otras deudas no comerciales" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto, incluyen los saldos deudores y acreedores, respectivamente, con Administraciones Públicas y cuya composición es la siguiente:

<b>SITUACION FISCAL AL 31-12-2001</b>		MILES DE EUROS
<b>SALDOS DEUDORES:</b>		
IMPUESTO ANTICIPADO		31.661
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS		4.279
HACIENDA PÚBLICA DEUDORA POR OTROS CONCEPTOS		1.878
		<b>37.818</b>
<b>SALDOS ACREEDORES:</b>		
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO		484
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS		32.876
HACIENDA PÚBLICA ACREEDORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS		5.387
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREEDORAS		35.503
SEGURIDAD SOCIAL ACREEDORA		39.075
OTROS SALDOS ACREEDORES		9.484
		<b>122.809</b>

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 2001 con la base imponible del Impuesto de Sociedades es como sigue:

2001	MILES DE EUROS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
PÉRDIDA CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)	-	-	(119.487)
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.177	(111.898) (c)	(110.721)
DIFERENCIAS TEMPORALES:			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	158.431 (a)	(1.832)	156.599
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	61.297 (b)	(158.577) (d)	(97.280)
<b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>			<b>(170.889)</b>

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal, provisiones para la cobertura de riesgos relacionados con sociedades participadas y beneficios diferidos por créditos memorándum y venta de flota.

(b) Este importe corresponde a la incorporación de las plusvalías diferidas por reinversión en los años 1996 a 2000 al acogerse la Sociedad al nuevo sistema de deducción por reinversión.

(c) Este importe corresponde a la deducción de provisiones por filiales enajenadas.

(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 filiales enajenadas y plan de bajas.

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta corresponde a:

2001	MILES DE EUROS
	PÉRDIDA / (BENEFICIOS)
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	(80.573)
MÁS / (MENOS):	
PROVISIÓN POR DIFERENCIAS PERMANENTES NEGATIVAS	39.122
OTROS	7.233
REGULARIZACIÓN IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES DEL AÑO 2000	(114.640)
<b>IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>	<b>(148.858)</b>

Hasta el 31 de diciembre de 2000, la Sociedad declaraba su Impuesto sobre Sociedades en régimen de tributación consolidada con la entidad dominante Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), antiguo accionista mayoritario.

Al 31 de diciembre de 2000, la Sociedad estimó el diferimiento de la tributación de la plusvalía que obtuvo en 2000 por la venta de acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. No obstante, al presentar la declaración del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2000, no se acogió a los beneficios fiscales, integrando en la base imponible la totalidad de la plusvalía obtenida y compensándola con bases imponibles negativas de ejercicios anteriores aportadas al Grupo Fiscal SEPI, pagando a éste la cantidad pactada por aquellas. La mejora patrimonial generada por esta regularización es la diferencia entre el diferimiento registrado al cierre del ejercicio 2000 y el coste de la recuperación de las bases imponibles negativas.

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Deudores", "Deudores a largo plazo" y "Otras deudas" del balance de situación al 31 de diciembre de 2001 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

<b>AL 31-12-2001</b>							MILES DE EUROS
	DEUDORES			OTRAS DEUDAS			
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	
CRÉDITO FISCAL POR BASES IMPONIBLES NEGATIVAS	-	20.689	20.689	-	-	-	
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	48.218	48.218	-	641	641	
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	31.661	308.238	339.899	-	822	822	
<b>TOTAL</b>	<b>31.661</b>	<b>377.145</b>	<b>408.806</b>	<b>-</b>	<b>1.463</b>	<b>1.463</b>	

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACION	MILES DE EUROS
2003	42.144
2004	42.145
2005 Y SIGUIENTES	292.856
	<b>377.145</b>

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar la formación profesional, la actividad exportadora y las inversiones. La Sociedad se ha acogido a los beneficios fiscales previstos en la citada legislación, habiéndose acreditado 20.345 miles de euros en el ejercicio 2001 por dichos conceptos que han quedado pendientes de aplicar.

Durante el ejercicio 2001, la Sociedad se ha acogido al régimen de deducción por reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 1.224 miles de euros.

Durante el ejercicio 2001 la Sociedad ha reinvertido el precio de venta originario de las plusvalías en inmovilizado por 11.336 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad ha incorporado a la base imponible la totalidad de las rentas acogidas al antiguo régimen de diferimiento por reinversión en ejercicios anteriores:

**AL 31-12-2001**

EJERCICIOS DE ORIGEN	MILES DE EUROS
1996	4.450
1997	5.502
1998	41.404
1999	2.928
2000	7.014
	<b>61.298</b>

En enero de 1997, las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1993 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 2001.

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 2001.

Durante el ejercicio 2001 las Autoridades Tributarias han levantado actas por el Impuesto de Aduanas correspondientes al segundo semestre de 1998, 1999 y cinco primeros meses de 2000, firmados en disconformidad, sobre los que los Administradores de la Sociedad no esperan que se devenguen pasivos adicionales a los registrados al 31 de diciembre de 2001.

Al 31 de diciembre de 2001 están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1998, 1999, 2000 y 2001 para todos los impuestos que le 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 2001 como consecuencia de una eventual inspección de dichos ejercicios.

Al 31 de diciembre de 2001, 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 firmados en disconformidad. Finalmente, durante el ejercicio 2000, las Autoridades Tributarias inspeccionaron 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 2001.

## 17. 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 2001 y 2000 es como sigue:

(a) Incluye otros ingresos derivados de acuerdos comerciales por importe de 166.129 miles de euros en 2001 y 101.954 miles de euros en 2000.

POR ACTIVIDADES	MILES DE EUROS	
	2001	2000
INGRESOS POR PASAJE (a)	3.690.269	3.446.954
INGRESOS POR CARGA	249.923	233.350
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTO)	230.712	242.917
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	94.543	117.460
OTROS INGRESOS	67.952	60.399
	<b>4.333.399</b>	<b>4.101.080</b>

La distribución por redes de los ingresos de pasaje de los ejercicios 2001 y 2000 es la siguiente:

RED	MILES DE EUROS	
	2001	2000
NACIONAL Y EUROPEA	2.426.695	2.268.412
ATLÁNTICO	1.181.074	1.085.788
ÁFRICA Y ORIENTE	82.500	92.754
	<b>3.690.269</b>	<b>3.446.954</b>

### B) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El desglose por conceptos de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas es como sigue:

CONCEPTOS	MILES DE EUROS	
	2001	2000
INGRESOS POR COMISIONES	116.613	104.816
INGRESOS POR CÁNONES	9.917	11.900
INGRESOS POR ALQUILERES	20.130	13.245
IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS	8.541	3.774
OTROS INGRESOS DIVERSOS	93.233	82.480
	<b>248.434</b>	<b>216.215</b>

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 2001 adjunta, es la siguiente:

<b>INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>		MILES DE EUROS
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES		24.335
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGOS		12.249
OTROS		4.227
		<b>40.811</b>

### d) APROVISIONAMIENTOS

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas, presenta la siguiente composición:

	MILES DE EUROS	
	2001	2000
COMBUSTIBLE DE AVIONES	629.108	569.194
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	138.274	123.540
MATERIAL DE MAYORDOMÍA	31.970	30.619
OTROS APROVISIONAMIENTOS	18.688	22.499
	<b>818.040</b>	<b>745.852</b>

El gasto por combustible en el ejercicio 2001 ha ascendido a 662.688 miles de euros. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir este gasto en 33.580 miles de euros.

Los importes del ejercicio 2000 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2001.

### e) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

La composición del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas, es la siguiente:

	MILES DE EUROS	
	2001	2000
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	982.775	961.487
CARGAS SOCIALES	311.508	309.148
	<b>1.294.283</b>	<b>1.270.635</b>

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2001 y 2000, ha sido el siguiente:

<b>EMPLEADOS</b>		
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
<b>TIERRA:</b>		
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS	1.345	1.353
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	6.620	6.742
OTROS	10.717	11.027
	<b>18.682</b>	<b>19.122</b>
<b>VUELO:</b>		
PILOTOS	1.883	1.821
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	153	205
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	4.590	4.238
	<b>6.626</b>	<b>6.264</b>
	<b>25.308</b>	<b>25.386</b>

#### **F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN**

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas, es la siguiente:

<b>OTROS GASTOS DE EXPLOTACION</b>		<b>MILES DE EUROS</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	
GASTOS COMERCIALES	514.049	508.902	
ALQUILER FLOTA AÉREA (NOTA 6)			
WET LEASE (a)	105.508	146.671	
DRY LEASE (a)	350.311	192.086	
OTROS	10.437	13.713	
SERVICIOS DE TRÁFICO AÉREO	347.681	304.680	
GASTOS DE ESCALA	49.887	46.411	
GASTOS DE INCIDENCIAS	18.802	16.115	
TASAS DE NAVEGACIÓN	214.079	195.638	
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA (b)	124.969	150.983	
MANTENIMIENTO GENERAL	29.989	27.320	
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	133.349	119.468	
SERVICIO A BORDO	111.821	110.840	
OTROS ALQUILERES (c)	70.134	63.329	
OTROS	241.529	204.805	
	<b>2.322.545</b>	<b>2.100.961</b>	

(a) Incluye el coste de los contratos wet lease de flota que ha ascendido a 114.027 miles de euros en el ejercicio 2001 y a 120.754 miles de euros en el ejercicio 2000. El gasto por alquiler de la flota ha ascendido en los ejercicios 2001 y 2000 a 372.423 miles de euros y 252.913 miles de euros. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 8.519 miles de euros en el año 2001 para wet y en 22.112 miles de euros y 60.827 miles de euros para los años 2001 y 2000 para gastos de alquiler, respectivamente.

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

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que asciende a 5.229 miles de euros en 2001 y 3.413 miles de euros en 2000.

Los importes del ejercicio 2000 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2001.

#### **g) GASTOS EXTRAORDINARIOS**

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2001 adjunta, es la siguiente:

<b>GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 12)	110.370
PROVISIONES FLOTA DC-9, DC-10 Y A-300 (NOTA 6)	16.738
PAGA DE PRIVATIZACIÓN A EMPLEADOS	26.703
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	14.170
	<b>167.981</b>

### **18. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2001 por los miembros del Consejo de Administración ascendió a 1.321 miles de euros.

Durante el ejercicio 2001 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración, no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.

### **19. CUADROS DE FINANCIACIÓN DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000**

A continuación, se presentan los cuadros de financiación de la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2001 y 2000:

APLICACIONES	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO:		
INMOVILIZACIONES INMATERIALES	57.549	12.207
INMOVILIZACIONES MATERIALES	341.966	506.653
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	-	28.392
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	10.308	17.664
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	6.609	6.383
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	415	4.598
DIVIDENDOS EFECTIVOS	44.625	48.237
CANCELACIÓN O TRASPASO A CORTO PLAZO DE DEUDA A LARGO PLAZO:		
PRÉSTAMOS	191.517	182.906
DE EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	10.259	132
DE OTRAS DEUDAS	21	6
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES	10.674	10.626
PROVISIONES PARA PENSIONES	51.476	15.194
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL	15.209	12.130
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	27.322	5.734
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>767.950</b>	<b>850.862</b>
<b>EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES (AUMENTO DEL CAPITAL CIRCULANTE)</b>	<b>-</b>	<b>359.274</b>

**ORIGENES**

MILES DE EUROS

	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES	178.585	160.410
DEUDAS A LARGO PLAZO:		
DE OTRAS EMPRESAS	35.266	110.132
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES	431.880	266.645
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	28.339	392.227
DIVIDENDOS PERCIBIDOS	-	105.610
CANCELACIÓN ANTICIPADA O TRASPASO A CORTO PLAZO DE OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS:		
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS	1.402	5.091
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	16.278	30.856
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-	415
IMPUESTO DIFERIDO A LARGO PLAZO	-	138.750
<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>691.750</b>	<b>1.210.136</b>
<b>EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES (DISMINUCIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE)</b>	<b>76.200</b>	<b>-</b>

**VARIACION DEL CAPITAL CIRCULANTE**

MILES DE EUROS

	2001		2000	
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	AUMENTO	DISMINUCIÓN
ACCIONES PROPIAS	15.070	-	-	-
EXISTENCIAS	-	4.856	28.494	-
DEUDORES	20.231	-	-	21.618
ACREEDORES A CORTO PLAZO	-	353.306	191.933	-
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	227.033	-	158.433	-
TESORERÍA	10.765	-	-	2.055
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	8.863	-	4.087	-
<b>TOTAL</b>	<b>281.962</b>	<b>358.162</b>	<b>382.947</b>	<b>23.673</b>
<b>VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>-</b>	<b>76.200</b>	<b>359.274</b>	<b>-</b>



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

CONCILIACION	MILES DE EUROS	
	2001	2000
BENEFICIO CONTABLE	29.371	179.406
MÁS / (MENOS):		
DOTACIONES A LAS AMORTIZACIONES Y PROVISIONES DE INMOVILIZADO	184.877	186.939
DOTACIONES A LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	216.115	378.259
GASTOS DERIVADOS DE INTERESES DIFERIDOS Y DE GASTOS AMORTIZABLES	34.294	17.135
CRÉDITO IMPOSITIVO RECUPERABLE A LARGO PLAZO	(19.396)	(108.988)
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, PROCEDENTES DEL LARGO PLAZO	(21.900)	(36.655)
DIFERENCIAS DE CAMBIO NETAS, POR ACTUALIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	(547)	(2.951)
INGRESOS DERIVADOS DE INGRESOS DIFERIDOS	(9.153)	(3.299)
RESULTADOS NETOS EN LA ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	(14.842)	(383.241)
RECUPERACIÓN DE EXCESOS DE PROVISIONES Y AMORTIZACIONES	(63.292)	(66.195)
RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS DIFERIDOS	(156.942)	-
	<b>178.585</b>	<b>160.410</b>

INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

## INFORME DE GESTION

---

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

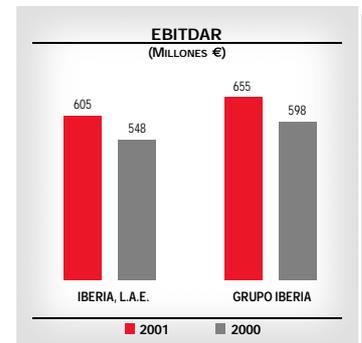
**IBERIA**   
IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

***IBERIA*** 

## PRINCIPALES PARÁMETROS

### IBERIA, L.A.E.

	2001	2000	% s/A.A.
<b>RESULTADOS (MILLONES €)</b>			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.581,8	4.317,3	6,1
BAIAR (EBITDAR)	604,9	547,8	10,4
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	(24,8)	36,4	N.A.
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(119,5)	185,0	N.A.
RESULTADOS NETOS DEL EJERCICIO	29,4	179,4	(83,6)
RESULTADOS NETOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	3,22	19,65	(83,6)
DIVIDENDOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	-	4,91	-
<b>TRÁFICO DE PASAJEROS: PRODUCCIÓN E INGRESOS</b>			
AKOs (MILLONES)	58.467	54.290	7,7
PKTs (MILLONES)	41.390	40.049	3,3
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	70,8	73,8	(3,0 P.)
INGRESOS DE PASAJE (MILLONES €)	3.524,1	3.345,0	5,4
INGRESO MEDIO POR PKT (CÉNT. €)	8,51	8,35	1,9
<b>MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS</b>			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.023,5	1.038,7	(1,5)
DEUDA NETA (MILLONES €) (2)	(228,5)	(30,3)	N.A.
MARGEN EBITDAR (%)	13,2	12,7	0,5 P.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	(0,5)	0,8	(1,3 P.)
INGRESO EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT. €)	7,84	7,95	(1,4)
COSTE EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT. €)	7,88	7,89	(0,1)
<b>RECURSOS</b>			
PLANTILLA MEDIA EQUIVALENTE	25.308	25.386	(0,3)
PRODUCTIVIDAD (MILLONES DE AKOs POR EMPLEADO)	2,31	2,14	7,9
FLOTA OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE	144	159	(9,4)
UTILIZACIÓN DE LA FLOTA PROPIA (H.B. POR AVIÓN Y DÍA)	8,5	7,4	14,9



### GRUPO IBERIA

	2001	2000	VAR. S/A.A.
<b>RESULTADOS (MILLONES €)</b>			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.738,3	4.487,4	5,6
BAIAR (EBITDAR)	655,3	598,4	9,5
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	4,9	65,8	(92,6)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(85,2)	221,4	N.A.
RESULTADOS NETOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD (RNDI)	50,2	201,2	(75,0)
<b>MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS</b>			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.169,7	1.164,1	0,5
DEUDA NETA (MILLONES €) (2)	(243,0)	(17,7)	N.A.
MARGEN EBITDAR (%)	13,8	13,3	0,5 P.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	0,1	1,5	(1,4 P.)

(1) Número de acciones al 31 de diciembre en ambos ejercicios: 912.962.035.

(2) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada.

## 1. HECHOS RELEVANTES



En el ejercicio 2001 el Grupo Iberia supo adaptarse a unas circunstancias excepcionales muy difíciles. Pese a la debilidad de los mercados consiguió alcanzar un margen de EBITDAR del 13,8%, obteniendo unos resultados consolidados positivos: beneficios de explotación de € 4,9 millones, y beneficios después de impuestos y de minoritarios de € 50,2 millones.

Durante 2001 se realizó la **salida a Bolsa de IBERIA**, un hito en la historia de la Compañía que, además, constituyó la última etapa del proceso de privatización. En abril de 2001, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), a través de una Oferta Pública de Venta (OPV), se desprendió de 442.912.736 acciones, que representan un 48,51% del capital social de la Compañía. Un año antes, SEPI ya había formalizado la venta de un 40% del capital de IBERIA a varios socios institucionales.

La mencionada OPV comprendía un tramo institucional español, un tramo institucional internacional y un tramo minorista con dos subtramos, uno general y otro dirigido a los empleados. El proceso de venta concluyó el día 2 de abril, con la colocación de los títulos a un precio de 1,19 euros por acción. El día 3 de abril de 2001 las acciones de IBERIA comenzaron a cotizar en las Bolsas españolas.

Tras la OPV, la composición accionarial de la Compañía era la siguiente: Free-Float, 54,6%; British Airways y American Airlines, 10%; Caja Madrid, 10%; BBVA, 7,3%; Logista, 6,7%; El Corte Inglés, 3%; Ahorro Corporación, 3%; y, finalmente, SEPI mantuvo un 5,4% como inversión financiera no estratégica.

El 30 de marzo de 2001 el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto para la aplicación del Régimen de Autorización Administrativa Previa ("acción de oro") de la compañía IBERIA. La "acción de oro", que el Gobierno mantendrá en la empresa durante un período de cinco años, es un instrumento que permite someter a la protección pública determinados actos que puedan afectar a IBERIA. Los acuerdos sociales sujetos a este régimen son: la sustitución del objeto social; disolución voluntaria, escisión o fusión de IBERIA; enajenación o gravamen de los activos tangibles o intangibles, partes o cuotas indivisas de los mismos de que sea titular IBERIA; y la adquisición, directa o indirecta, de acciones de la compañía u otros valores que puedan dar derecho, directa o indirectamente, a la suscripción o adquisición de al menos el 10% del capital de la compañía.

Durante el año 2001, el **sector de transporte aéreo** se vio muy perjudicado por el progresivo enfriamiento de la economía mundial y, sobre todo, por las consecuencias de los atentados terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos, que provocaron una brusca caída de la demanda durante el último trimestre, así como unos espectaculares incrementos en los costes de los seguros de flota y de seguridad.

La disminución del crecimiento económico mundial motivó que el tráfico aéreo, después de varios años mostrando elevadas subidas, fuera aminorando su ritmo de progresión en la primera parte del año. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros se incrementó sólo un 0,7% en los primeros ocho meses del año.

A raíz de los atentados mencionados, la demanda aérea descendió más de un 15% entre septiembre y diciembre de 2001, provocando elevadas pérdidas en el sector, lo que llevó a las compañías a recortar su oferta.

En el conjunto del año 2001, el tráfico regular de pasajeros descendió un 4,7% y la capacidad ofertada bajó un 1,7%, según datos de la AEA. En consecuencia, durante 2001 se produjo una caída generalizada de los coeficientes de ocupación de las aerolíneas, manifestándose especialmente en un fuerte descenso del tráfico en las clases "business".

Junto a este contexto global, debemos considerar los impactos específicos para IBERIA motivados por la realización de varias jornadas de "huelga de celo" por parte de los pilotos (entre el 26 de febrero y el 7 de marzo), y la convocatoria por parte del SEPLA, al iniciarse la temporada alta, de diez jornadas de huelga repartidas entre junio, julio y agosto.

Con todo ello, el tráfico regular de pasajeros del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKTs), creció un 3,3% en el conjunto del año con relación a 2000. Este buen comportamiento se explica, en parte, por la presencia limitada de IBERIA en los mercados que han sido más perjudicados por la crisis (Atlántico Norte y Oriente Medio).

La oferta de asientos de IBERIA volvió a crecer de forma notable, especialmente en Europa, durante el ejercicio 2001. La Dirección de la aerolínea, de acuerdo con el diseño estratégico de **compañía de red de medio y largo radio**, había planificado un incremento medio del 10% en el conjunto de la oferta, y del 15% en los vuelos europeos. Sin embargo, el débil crecimiento del tráfico global en la primera parte del año, junto a los perjuicios ocasionados a la Compañía por las huelgas del SEPLA aludidas, llevaron a preparar un Plan de Contingencia que recortaba dichas previsiones de crecimiento. La brusca caída de la demanda tras los atentados del 11 de septiembre provocó la aplicación inmediata de un Plan anticrisis más agresivo.

Como resultado de lo dicho, el crecimiento anual fue algo menor de lo previsto inicialmente. Aún así, los asientos-kilómetro ofrecidos (AKOs) por el Grupo aumentaron el 7,6% en el conjunto de la red; el 13,5% en el segmento de medio radio (en el cual IBERIA ya había aumentado su capacidad un 13,4% en el año 2000); el 7,9% en el largo radio; y el 1,8% en los vuelos domésticos.

En la red internacional de medio radio, IBERIA operó nuevos vuelos directos desde Madrid a Stuttgart, Dublín o Hamburgo, y aumentó frecuencias en rutas ya habituales en su programa como: Amsterdam, Bruselas, Roma y Milán desde Madrid y Barcelona; y Dusseldorf, París y Malabo desde Madrid. Asimismo, al iniciarse la temporada de verano, el Grupo Iberia incorporó una nueva ruta a su programa, Madrid - Estrasburgo, a través de su compañía franquiciada Air Nostrum.

En cuanto a la operación de largo radio, el programa de IBERIA incluyó vuelos directos adicionales a México, Buenos Aires, Lima, Caracas, Bogotá, Santiago de Chile, Sao Paulo, Quito y Guayaquil. De esta forma, la aerolínea ha ofrecido uno o más vuelos diarios sin escalas entre España y 13 capitales latinoamericanas. También se incrementó el número de frecuencias semanales a Johannesburgo a partir de julio.

Además, entre marzo y abril de 2001, la Compañía sustituyó los cuatro MD-87 que tenía destacados en el centro de distribución de tráfico de Miami por cuatro A-319, un modelo que cuenta con mayor número de asientos, incrementando en un 6,5% la oferta de plazas en los vuelos que unen Miami con los destinos de Centroamérica (Cancún, Panamá, Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua y San José de Costa Rica). También supone la utilización de un avión de tecnología más avanzada, que ofrece más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros.



Ese crecimiento en el largo y medio radio fue simultáneo al desarrollo de la red de corto radio, principalmente a través de la compañía franquiciada Air Nostrum. Así, en el mercado doméstico, Air Nostrum se hizo cargo de algunas rutas de baja densidad de tráfico (como los enlaces entre Madrid y Almería, Santander o Melilla). De este modo, IBERIA optimiza sus recursos y mejora su rentabilidad, manteniendo el servicio y atención a los clientes, así como la aportación de pasajeros a la red del Grupo. Air Nostrum, primera aerolínea regional de España, también aumentó frecuencias en algunas rutas que ya operaba (como Barcelona - Valladolid) y comenzó a cubrir nuevos destinos (como Badajoz) durante el pasado ejercicio. Como en años anteriores, el Grupo Iberia programó vuelos adicionales entre la Península y los archipiélagos balear y canario en Semana Santa y Navidad (111 y 184 vuelos respectivamente), para responder al aumento de demanda que se produce durante esos períodos vacacionales.

El Plan de Contingencia, puesto en marcha de forma rápida para responder con agilidad a la contracción de la demanda, ha supuesto una reestructuración del programa de vuelos a partir del inicio de la temporada de invierno (28 de octubre de 2001). IBERIA ha reducido su capacidad en, aproximadamente, un 11% sobre las previsiones del Plan Director 2000/2003, cancelando rutas o disminuyendo oferta de forma selectiva. Ha reducido el número de frecuencias con Tel Aviv y El Cairo; también ha eliminado la conexión directa entre Nueva York y Barcelona, y las rutas con Túnez. Asimismo, de acuerdo con sus objetivos estratégicos, disminuyó oferta en el sector doméstico, afectando a algunas rutas peninsulares y vuelos entre la Península y Canarias.

Aunque el coeficiente de ocupación del Grupo Iberia disminuyó en 3,0 puntos porcentuales, las cuotas de mercado en sus sectores estratégicos han mejorado, alcanzando en el mercado España-Europa el 35,3% (subida de 0,3 puntos), y en el mercado Europa-Latinoamérica el 15,8% (subida de 0,7 puntos). Estas mejoras todavía son más importantes en el segmento de tráfico "business" (otro eje estratégico del Plan Director 2000/2003): la cuota de IBERIA subió 1,1 puntos en el mercado España-Europa, hasta situarse en el 38,5%; mientras que su cuota ascendió 1,7 puntos en Europa-Latinoamérica, alcanzando el 15,6%.

Durante el ejercicio 2001, IBERIA formalizó varios **acuerdos con compañías aéreas**, tanto con miembros de la alianza **oneworld** como con otras aerolíneas. Destaca la ampliación de los acuerdos de código compartido entre IBERIA y su socio British Airways, que se iniciaron en 1999. Así, a partir del 31 de enero de 2001, la aerolínea británica incorporó su código a otras cuatro rutas operadas por Iberia Regional Air Nostrum (entre Madrid y Almería, Murcia, Pamplona y Zaragoza). Y desde el 1 de mayo, IBERIA y British Airways ampliaron sus acuerdos a dos rutas de largo radio, en concreto a Bangkok en vuelos operados por British, y a Lima en vuelos operados por IBERIA. A finales de 2001, los acuerdos de código compartido entre los dos socios de la alianza **oneworld** comprendían 35 destinos, la mayor parte situados en España y Reino Unido.

En mayo de 2001, IBERIA y British Airways formalizaron un acuerdo de mayor envergadura, con la suscripción de un "Memorando de Entendimiento" para la explotación conjunta de sus actividades en los mercados de América Latina. Esto supondría fundamentalmente: la ampliación de las operaciones en código compartido, incluyendo los servicios paralelos entre Europa y Latinoamérica; el desarrollo conjunto de los horarios de vuelos a través del Atlántico Sur, así como el establecimiento conjunto de los niveles de tarifas que cubren esas rutas; y, también, la coordinación de las actividades de ventas, incluyendo la oferta de acuerdos comunes.

En el ejercicio 2001, el Grupo Iberia obtuvo unos ingresos por transporte de pasajeros de € 3.643 millones, aumentando en € 185 millones con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 5,3%. Los ingresos correspondientes al tráfico internacional aumentaron en mayor medida, subiendo un 6,3%.

IBERIA continua siendo, por volumen de ventas, la compañía líder del comercio electrónico en España. Durante el ejercicio 2001, las ventas realizadas a través de **iberia.com**, la web de la Compañía en Internet, alcanzaron los € 75 millones, más del doble de la facturación conseguida en el año 2000. A lo largo del ejercicio, iberia.com ha mejorado su funcionalidad, simplificando los procesos de navegación y aumentando los contenidos. Se puede acceder a la página desde un mayor número de países (Reino Unido, Irlanda, Alemania, Austria, Francia, Italia y Estados Unidos, además de España) y se han introducido nuevos productos para los clientes: un servicio de billetes electrónicos, una tienda virtual y un paquete turístico (Fly&Drive).

El crecimiento de las ventas directas a través de los canales iberia.com y Serviberia, y el desarrollo de los nuevos modelos de gestión comercial en España y Europa, han llevado a IBERIA a reducir el peso relativo de los costes comerciales (netos de ingresos de terceros), que se han situado en el 10,1% de los ingresos de tráfico en 2001, disminuyendo 0,9 puntos porcentuales respecto al año anterior, cumpliendo así otro de los objetivos del Plan Director.

En la misma línea de compatibilizar la oferta de nuevos servicios y la reducción de costes, IBERIA continuó potenciando la utilización del **billete electrónico** en España. Durante 2001 fueron emitidos 232.014 "cibertickets" (incluyendo tanto a agencias como a los canales de la propia Compañía), lo que representa un crecimiento del 172% con relación a la cifra del año anterior. Para el ejercicio 2002 está previsto implementar el uso del billete electrónico en los siguientes países: Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Portugal y Reino Unido.

**Iberia Plus**, el programa de fidelización de viajeros frecuentes de la Compañía, que cumplió diez años de antigüedad en septiembre de 2001, contaba a finales de ejercicio con más de un millón de titulares registrados y con más de 30 compañías de ámbito internacional. El touroperador Viva Tours se incorporó al programa en junio de 2001, y la cadena NH Hoteles también lo hizo a partir de enero de 2002. Además, los titulares de Iberia Plus se benefician de la pertenencia del programa a la alianza **oneworld**, gracias a lo cual pueden ser distinguidos por cualquiera de las ocho compañías miembros de la alianza (IBERIA, Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Lan Chile y Qantas) y sus respectivas filiales.

Con relación a la **política de atención al cliente**, durante el pasado ejercicio IBERIA firmó el "Compromiso Voluntario con el Cliente", suscrito también por las principales compañías aéreas europeas. Se trata de un Código de Conducta que establece los niveles de servicio que se ofrecen al cliente antes, durante y después de su viaje. Este compromiso abarca 14 puntos distintos que cubren aspectos tales como: mejorar la información al efectuar la reserva y en todas las etapas del viaje; atender las necesidades de los clientes en caso de retrasos prolongados en los vuelos; reducir el número de pasajeros afectados por denegación de embarque, fomentando la voluntariedad en la cesión de plazas; agilizar la facturación y la entrega de equipajes; y reducir los tiempos de respuesta de las reclamaciones, entre otros.



IBERIA cuenta con la certificación ISO 9001 concedida por AENOR para su Dirección de Operaciones de Vuelo, y con las certificaciones ISO 9002 para sus servicios de handling, servicios de carga y para el centro de proceso de datos de su Dirección de Sistemas.

Por lo que respecta al **negocio de carga**, el ejercicio 2001 fue bueno para IBERIA pero malo para el conjunto del sector, dado que el enfriamiento económico produjo una caída generalizada del tráfico. En estas circunstancias, la estrategia de la Compañía de centrarse en el tráfico de pasajeros y basar su operación de carga en el aprovechamiento del espacio disponible en las bodegas de los aviones de pasaje, se reveló acertada. A pesar de las condiciones del mercado, Iberia Carga incrementó sus ingresos un 7,4% con relación al año 2000, gracias a un aumento del coeficiente de ocupación (cercano a 2 puntos porcentuales) y a la subida del ingreso medio por TKT (5,9%).

IBERIA, cumpliendo la previsión del **plan de renovación de flota**, incorporó un total de quince aviones del fabricante Airbus durante el año 2001: diez A-320, dos A-321 y tres A-340. Los aviones A-320 y A-321 forman parte de la nueva estructura de flota de corto/medio radio de IBERIA. Mientras que el modelo A-340 permite el crecimiento de la oferta en el mercado de largo radio. Esos 15 nuevos aviones se han sumado a los 48 (31 Airbus y 17 Boeing) recibidos durante 1999 y 2000.

Además, durante el año 2001 se produjo la retirada de la flota operativa de Iberia, L.A.E. de los últimos aviones operativos de los modelos DC-9 y B-727, que estaban dedicados a realizar vuelos domésticos e internacionales de medio radio. Ambos tipos de flota, que habían prestado servicio durante 34 y 28 años respectivamente, han sido sustituidos por nuevos aviones de la familia A-320.

El plan de renovación de flota constituye un cimiento fundamental en la creación de valor para el accionista. Además de ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, permite una mayor homogeneización, lo que facilita mejorar la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones (objetivos estratégicos claves del Plan Director 2000/2003), y consigue reducciones en los costes de mantenimiento y en el consumo de combustible. La utilización media de la flota propia del Grupo Iberia fue de 8,2 horas bloque por avión y día durante el año 2001, lo que ha supuesto un incremento del 11% con relación al año anterior, siendo mayor la mejora en el caso de Iberia, L.A.E. (casi un 15%).

Por su parte, la productividad de la plantilla de Iberia, L.A.E. mejoró un 8% sobre el año anterior, en términos de AKOs por empleado, y un 4,5% en términos de horas bloque por tripulante técnico.

Durante 2001, IBERIA negoció y firmó los cuatro nuevos **Convenios Colectivos** (correspondientes al Personal de Tierra, Tripulantes Pilotos, Tripulantes de Cabina de Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo) que regulan las relaciones laborales en la Compañía, garantizando la paz laboral para los próximos años.

La vigencia de los Convenios de los colectivos de vuelo es de cuatro años (hasta el 31 de diciembre de 2004). En el caso del Convenio del colectivo de tierra su vigencia es de dos años (hasta el 31 de diciembre de 2002), estando actualmente en negociación su ampliación por dos años más. Los principales aspectos económicos recogidos son similares para los cuatro colectivos: se establece una subida salarial equivalente al IPC (2,7%) más 0,5 puntos en 2001, e igual al IPC para el resto de años; se incorporan diversas medidas para la mejora de la productividad, y se contemplan fórmulas para conseguir incrementos salariales adicionales ligados a la mejora de resultados y a los beneficios de la empresa.

La negociación entre la Dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos, puesta en marcha el 7 de febrero, se prolongó hasta el mes de julio sin llegar a alcanzar un acuerdo. Finalmente, el conflicto laboral desembocó en la imposición de un arbitraje obligatorio por parte del Gobierno.

El laudo arbitral, emitido el 19 de julio, estableció las pautas del VII Convenio Colectivo de los Tripulantes Pilotos. En materia salarial suponían una valoración económica similar a la que había ofrecido la empresa, ligando las retribuciones a la mejora de los resultados y fijando su vigencia en cuatro años. Un hecho muy importante del laudo es la creación de una Comisión de Resolución de Conflictos entre IBERIA y SEPLA-IBERIA, para solventar las posibles discrepancias que puedan surgir entre empresa y tripulantes pilotos. Esta Comisión va a ser un elemento fundamental para evitar conflictos derivados de diferentes interpretaciones del Convenio.

Con relación al **Plan de Rejuvenecimiento** de la plantilla de Iberia, L.A.E., incluido en el Plan Director 2000/2003 y desarrollado desde septiembre de 2000, entre enero y septiembre de 2001 fueron aprobados un total de 413 retiros, alcanzando una cifra acumulada de 869 bajas desde su inicio.

El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó, en junio de 2001, un nuevo modelo de organización en el área de transporte de pasajeros de la Compañía. Esta medida forma parte del proceso abierto de creación de empresas filiales y centros de beneficio que asumirán la gestión de los distintos negocios de la compañía, tales como transporte de carga, mantenimiento de aviones, servicios de atención en aeropuertos, sistemas e instrucción. El denominado proyecto de constitución del "Holding IBERIA", quedó aplazado debido a la necesidad de concentrar toda la atención y esfuerzos en hacer frente a la crisis originada el 11 de septiembre.

El **Proyecto Euro**, iniciado en 1998, siguió adaptando los procedimientos y sistemas afectados de acuerdo con el calendario previsto. Desde el 1 de enero de 2001, IBERIA ha utilizado el euro en la emisión de facturas a clientes y en la recepción de las mismas por parte de los proveedores. Además, desde el 1 de julio la nueva divisa ha estado implantada en los sistemas de gestión, y desde el 1 de octubre ha sido la moneda base en los movimientos contables de la compañía. En el mes de diciembre de 2001 IBERIA ya emitía todos sus billetes en euros. El Grupo Iberia no ha tenido ningún problema en la transición a la moneda única europea en enero del 2002. Además, IBERIA ha sido colaboradora oficial dentro del Plan de Colaboración Euro del Banco Central Europeo, gestionado en nuestro país conjuntamente por el Banco de España y el Ministerio de Economía.

El 16 de agosto de 2001 IBERIA y Air Nostrum firmaron el contrato de la **venta de Binter Mediterráneo** (escribiendo la misma en octubre), por un importe de € 4,43 millones. De este modo, Air Nostrum se ha hecho cargo de las rutas, los aviones y el personal de Binter Mediterráneo desde el mes de agosto de 2001.

También durante el tercer trimestre del ejercicio se produjo el cese de operación de la filial VIVA, que desde 1999 se dedicaba sólo al mantenimiento de aviones, debido a su negativa evolución, a las pérdidas acumuladas y a la pésima perspectiva del comportamiento del mercado de esa compañía.

IBERIA ha continuado con su estrategia de cobertura de riesgos no operativos, manteniendo una política consistente de **cobertura del precio del combustible** de aviación. El año 2001 se ha caracterizado por un precio medio del crudo que superó los 26 dólares por barril durante los tres primeros trimestres del año (con máximos de 30 dólares) y por una drástica caída de éste (hasta aproximadamente los 19 dólares por barril), durante el último trimestre del ejercicio.



IBERIA consiguió asegurar el 50% del queroseno utilizado en el año 2001 a niveles de 18,5 dólares por barril equivalente, y un 40% en bandas entre los 23 y 32 dólares por barril. Con todo ello, IBERIA obtuvo unos resultados positivos en la gestión de las coberturas de alrededor de € 34 millones. Un año más, IBERIA continúa manteniendo uno de los costes unitarios de combustible más bajos de las líneas aéreas de Europa (0,96 centavos de dólar por AKO).

Durante el ejercicio 2001, aproximadamente un 18% de los ingresos de explotación de IBERIA se devengaron en dólares; mientras que cerca de un 29% de los gastos de explotación eran sensibles a las fluctuaciones de la moneda americana. Las coberturas realizadas a través de diversos instrumentos financieros corrigieron ese desequilibrio, minorando la sensibilidad de los resultados del Grupo a las oscilaciones en la paridad dólar / euro.

El ingreso de explotación por AKO de Iberia, L.A.E. fue de € 7,84 céntimos, bajando un 1,4% con relación a 2000, principalmente por la pérdida de 3 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación de pasaje. Mientras que el coste por AKO se situó en € 7,88 céntimos, prácticamente al mismo nivel que en el año anterior, a pesar de haberse visto incrementado por el extraordinario aumento de los seguros de flota y costes relativos a las medidas de seguridad adoptadas tras el 11 de septiembre. Sin estos incrementos, el coste unitario habría bajado en más de un 1%.

El Grupo Iberia, apoyado en una sólida situación financiera, se ha enfrentando con serenidad a la crisis del sector aéreo, que ha afectado a España y Latinoamérica en menor medida que a otras áreas. Aunque desde el mes de diciembre se ha producido una recuperación de los tráficos generalizada, sigue existiendo un señalado nivel de incertidumbre sobre la evolución de los mercados. Para responder a esta situación, la Dirección de IBERIA ha puesto en marcha un plan de reducción de la capacidad productiva y de costes:

a) Ha disminuido la capacidad un 11% (sobre los objetivos del Plan Director 2000/2003) a partir del inicio de la temporada de invierno 2001/02, por medio de un ajuste selectivo del programa. IBERIA ha reducido el número de aviones en operación, sobre todo mediante la rescisión anticipada de los contratos de wet lease con Air Europa y Air Atlanta. También ha acordado el aplazamiento de las fechas de incorporación de 17 nuevos aviones de Airbus, cuya entrada estaba prevista para 2002.

b) A finales de diciembre de 2001 la Dirección General de Trabajo aprobó parcialmente el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) presentado por IBERIA, que afecta a 2.515 trabajadores de todos los colectivos (207 pilotos, 520 tripulantes de cabina, 13 oficiales técnicos de a bordo y 1.775 trabajadores de tierra). El ERE, que fue consensuado con la mayoría de los sindicatos de la Compañía, contempla bajas voluntarias, según las fórmulas recogidas en el Plan Social y de Acompañamiento: prejubilaciones, bajas incentivadas, recolocación diferida (extinción del contrato de trabajo por un período mínimo de un año y máximo de dos, con garantía de reincorporación) y novación de contrato a empleo estable (es decir, reducción temporal de tiempo de trabajo). La resolución extendió estas condiciones al colectivo de pilotos, con quién no se había logrado alcanzar un acuerdo, y estableció que todas las bajas debían ser voluntarias.

c) La compañía ha puesto en marcha el Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PRO.ICO) cuyo objetivo es ahorrar € 108,2 millones (18.000 millones de pesetas) en 2003, actuando sobre todas las áreas de gastos gestionables y sobre las inversiones.

Los niveles de rentabilidad alcanzados, junto a la eficacia y agilidad en la toma de decisiones, permiten que el Grupo Iberia afronte con decisión y optimismo el ejercicio 2002, aún dentro de la prudencia que impone el grado de incertidumbre que todavía persiste en la evolución del mercado de la industria aérea.

## 2. EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

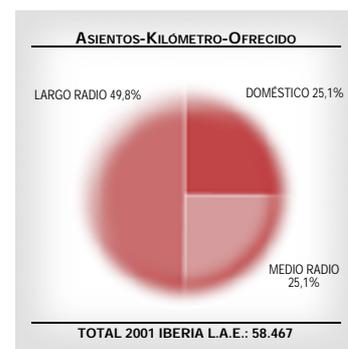
### 2.1. LÍNEA AÉREA

A continuación se presentan las estadísticas de capacidad, tráfico e ingresos de transporte de pasajeros, desglosadas en sectores comerciales. El criterio de sector responde a la agrupación geográfica de tramos, en tanto que la red agrupa líneas de tráfico (uno o varios tramos vinculados por el código de vuelo).

#### 2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

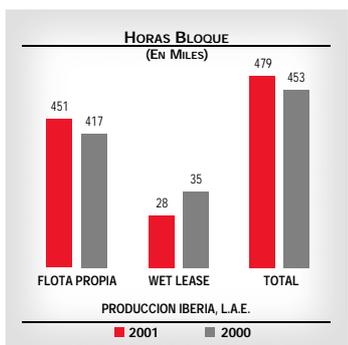
Durante el año 2001 la producción de Iberia, L.A.E. se incrementó, en términos de asientos-kilómetro ofrecidos (AKOs), un 7,7% sobre el año anterior, destacando el crecimiento de las rutas internacionales de medio radio (13,5%), principalmente en la Unión Europea, donde la Compañía ha vuelto a enfocar sus intereses (tal como ocurrió en 2000), de acuerdo con la estrategia del Plan Director 2000/2003. Debido al mayor crecimiento de la producción en los sectores internacionales, la etapa media de Iberia, L.A.E. se incrementó un 1,6%, situándose en 1.658 kilómetros. La distribución por sectores de los AKOs es la siguiente:

OFERTA	MILLONES DE AKOs			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AÉREO	1.374	1.354	20	1,5
PENÍNSULA-CANARIAS	5.967	6.025	(58)	(1,0)
MADRID-PENÍNSULA (*)	3.057	2.964	93	3,1
RESTO DOMÉSTICO	4.283	4.048	235	5,8
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>14.681</b>	<b>14.391</b>	<b>290</b>	<b>2,0</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	983	893	90	10,1
PAÍSES U.E.	12.819	11.157	1.662	14,9
OTROS PAÍSES EUROPEOS	846	851	(5)	(0,6)
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>14.648</b>	<b>12.901</b>	<b>1.747</b>	<b>13,5</b>
AMÉRICA NORTE	7.729	7.969	(240)	(3,0)
AMÉRICA CENTRO	12.256	10.897	1.359	12,5
AMÉRICA SUR	8.327	7.364	963	13,1
ÁFRICA SUR Y RESTO	826	768	58	7,6
<b>LARGO RADIO</b>	<b>29.138</b>	<b>26.998</b>	<b>2.140</b>	<b>7,9</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>58.467</b>	<b>54.290</b>	<b>4.177</b>	<b>7,7</b>



(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

La producción propia de IBERIA, medida en términos de horas bloque, superó en un 8,0% a la del año 2000. La operación de wet lease se ha reducido en más de un 20% en computo anual, habiendo sido devueltos todos los aviones a cierre de ejercicio, debido a la reducción del programa a partir de finales de octubre.

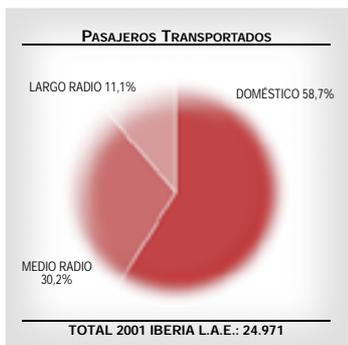

**PRODUCCION**

	HORAS BLOQUE FLOTA DE PASAJE			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA FLOTA PROPIA	450.567	417.372	33.195	8,0
WET-LEASE	28.247	35.444	(7.197)	(20,3)
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>478.814</b>	<b>452.816</b>	<b>25.998</b>	<b>5,7</b>

El número de pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. se incrementó en un 1,7% respecto al año 2000. Destacó el crecimiento del número de viajeros en Europa, como consecuencia del aumento de oferta y la consolidación de algunos servicios iniciados durante el pasado ejercicio.

En el cuadro siguiente se puede apreciar un descenso del número de pasajeros en algunos sectores. En el caso de América Norte, se explica por el enfriamiento económico y la caída del tráfico tras los atentados del 11 de septiembre. El tráfico de la zona de Oriente Medio también se vio muy castigado por las consecuencias derivadas de aquellos sucesos, lo que llevó a la Compañía a reducir frecuencias e incluso a suprimir alguna ruta. También disminuye ligeramente el número de pasajeros transportados por Iberia, L.A.E. en los vuelos domésticos. España fue el mercado que más se resintió de las huelgas realizadas por los pilotos; y, además, los ajustes de oferta realizados por la Compañía a partir del inicio de la presente temporada de invierno han afectado en mayor proporción a dichos vuelos.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:


**PASAJEROS TRANSPORTADOS**

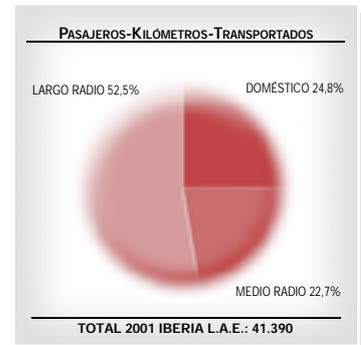
	EN MILES			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AÉREO	1.865	2.043	(178)	(8,7)
PENÍNSULA-CANARIAS	2.534	2.563	(29)	(1,1)
MADRID-PENÍNSULA (*)	4.971	4.924	47	1,0
RESTO DOMÉSTICO	5.294	5.180	114	2,2
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>14.664</b>	<b>14.710</b>	<b>(46)</b>	<b>(0,3)</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	287	313	(26)	(8,3)
PAÍSES U.E.	6.796	6.379	417	6,5
OTROS PAÍSES EUROPEOS	457	428	29	6,8
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>7.540</b>	<b>7.120</b>	<b>420</b>	<b>5,9</b>
AMÉRICA NORTE	849	942	(93)	(9,9)
AMÉRICA CENTRO	1.211	1.105	106	9,6
AMÉRICA SUR	626	598	28	4,7
ÁFRICA SUR Y RESTO	81	68	13	19,1
<b>LARGO RADIO</b>	<b>2.767</b>	<b>2.713</b>	<b>54</b>	<b>2,0</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>24.971</b>	<b>24.543</b>	<b>428</b>	<b>1,7</b>

(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

La evolución de los pasajeros-kilómetro transportados (PKTs) fue positiva en el medio y largo radio, con las excepciones ya comentadas de América del Norte, Oriente Medio y algunos destinos del Norte de África. La demanda aumentó un 6,5% en el medio radio y un 3,8% en el largo radio, resultando un incremento medio del 4,6% para el agregado de los vuelos internacionales.

La distribución de los PKTs queda reflejada en la siguiente tabla:

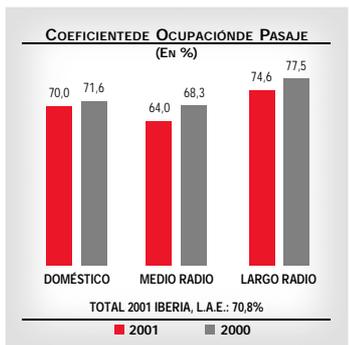
PASAJEROS-KILÓMETROS TRANSPORTADOS	MILLONES DE PKTs			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AÉREO	899	985	(86)	(8,7)
PENÍNSULA-CANARIAS	4.485	4.529	(44)	(1,0)
MADRID-PENÍNSULA (*)	1.991	1.967	24	1,2
RESTO DOMÉSTICO	2.907	2.828	79	2,8
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>10.282</b>	<b>10.309</b>	<b>(27)</b>	<b>(0,3)</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	595	636	(41)	(6,4)
PAÍSES U.E.	8.228	7.646	582	7,6
OTROS PAÍSES EUROPEOS	554	526	28	5,3
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>9.377</b>	<b>8.808</b>	<b>569</b>	<b>6,5</b>
AMÉRICA NORTE	5.488	5.972	(484)	(8,1)
AMÉRICA CENTRO	9.562	8.704	858	9,9
AMÉRICA SUR	6.025	5.699	326	5,7
ÁFRICA SUR Y RESTO	656	557	99	17,8
<b>LARGO RADIO</b>	<b>21.731</b>	<b>20.932</b>	<b>799</b>	<b>3,8</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>41.390</b>	<b>40.049</b>	<b>1.341</b>	<b>3,3</b>



(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por Iberia, L.A.E. en el ejercicio 2001 se situó en el 70,8%, 3 puntos porcentuales menos que en el año anterior (cuando se obtuvo una ocupación récord en la historia reciente de la compañía). El crecimiento de la oferta (7,7%) superó con claridad al incremento de la demanda (3,3%). Este último fue menor de lo previsto inicialmente debido a la sucesión, a lo largo del año, de varios factores adversos ya comentados, que impidieron consolidar las fases de recuperación que mostraron temporalmente algunos de los mercados.





(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

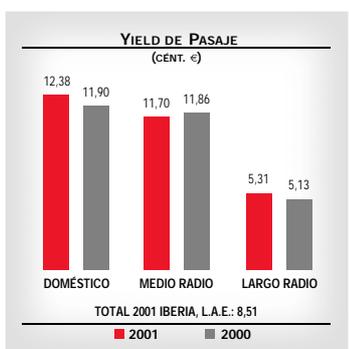
**COEFICIENTE DE OCUPACION DE PASAJE**

EN PORCENTAJE

	2001	2000	Dif. s/A.A.
PUENTE AÉREO	65,5	72,7	(7,2)
PENÍNSULA-CANARIAS	75,2	75,2	0,0
MADRID-PENÍNSULA (*)	65,1	66,4	(1,3)
RESTO DOMÉSTICO	67,9	69,9	(2,0)
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>70,0</b>	<b>71,6</b>	<b>(1,6)</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	60,6	71,3	(10,7)
PAÍSES U.E.	64,2	68,5	(4,3)
OTROS PAÍSES EUROPEOS	65,5	61,8	3,7
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>64,0</b>	<b>68,3</b>	<b>(4,3)</b>
AMÉRICA NORTE	71,0	74,9	(3,9)
AMÉRICA CENTRO	78,0	79,9	(1,9)
AMÉRICA SUR	72,3	77,4	(5,1)
ÁFRICA SUR Y RESTO	79,4	72,5	6,9
<b>LARGO RADIO</b>	<b>74,6</b>	<b>77,5</b>	<b>(2,9)</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>70,8</b>	<b>73,8</b>	<b>(3,0)</b>

## 2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

El desglose por sectores comerciales del ingreso medio por PKT (o yield) durante 2001, y su comparación con el año 2000, es la siguiente:



(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

**INGRESOS POR PASAJERO-KILÓMETRO TRANSPORTADO**

CENT. €

	2001	2000	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
PUENTE AÉREO	20,79	18,87	1,92	10,2
PENÍNSULA-CANARIAS	6,88	6,58	0,30	4,6
MADRID-PENÍNSULA (*)	17,97	17,42	0,55	3,2
RESTO DOMÉSTICO	14,42	14,14	0,28	2,0
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>12,38</b>	<b>11,90</b>	<b>0,48</b>	<b>4,0</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	8,76	8,92	(0,16)	(1,8)
PAÍSES U.E.	11,71	11,98	(0,27)	(2,3)
OTROS PAÍSES EUROPEOS	14,62	13,65	0,97	7,1
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>11,70</b>	<b>11,86</b>	<b>(0,16)</b>	<b>(1,3)</b>
AMÉRICA NORTE	5,40	5,43	(0,03)	(0,6)
AMÉRICA CENTRO	5,37	5,15	0,22	4,3
AMÉRICA SUR	5,28	4,93	0,35	7,1
ÁFRICA SUR Y RESTO	4,06	3,71	0,35	9,4
<b>LARGO RADIO</b>	<b>5,31</b>	<b>5,13</b>	<b>0,18</b>	<b>3,5</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>8,51</b>	<b>8,35</b>	<b>0,16</b>	<b>1,9</b>

El ingreso medio por PKT de Iberia, L.A.E. experimentó un incremento del 1,9%. El exceso de oferta y la debilidad de los tráficos en algunos mercados han presionado los precios a la baja (un comportamiento ya previsto por el Plan Director 2000/2003).

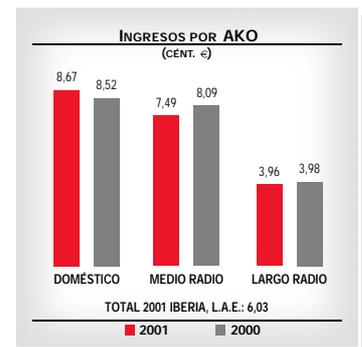
Durante el ejercicio 2001, IBERIA lanzó varias campañas promocionales para viajar a destinos seleccionados, dentro de unas fechas concretas y bajo ciertas condiciones, con tarifas especiales. Así, la Compañía lanzó en primavera ofertas para viajar a diferentes destinos europeos (Amsterdam, Roma, Milán, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburgo y Stuttgart) desde Barcelona o Madrid. Durante el verano, el Grupo Iberia realizó una oferta especial para vuelos domésticos, dentro de la campaña "Despegamos".

Además, en la actual crisis del sector aéreo destaca otro elemento: el deterioro generalizado del mix de clases. La caída del tráfico de las clases "business" ha sido más profunda que en las clases económicas, perjudicando a todas las grandes compañías de red. No obstante, Iberia, L.A.E. se ha visto menos perjudicada que algunas aerolíneas competidoras, dado que el componente de tráfico de negocios es más alto en otros mercados europeos.

La subida del ingreso medio por PKT sólo pudo compensar parte de la caída de la ocupación, de modo que el ingreso medio por AKO descendió un 2,1% en el conjunto de la red de la Compañía.

El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del ingreso medio por AKO:

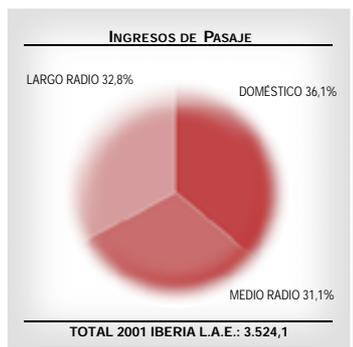
INGRESOS POR ASIENTO-KILOMETRO OFRECIDO		CENT. €	
	2001	2000	DIF. S/A.A. % S/A.A.
PUENTE AÉREO	13,61	13,72	(0,11) (0,8)
PENÍNSULA-CANARIAS	5,17	4,95	0,22 4,4
MADRID-PENÍNSULA (*)	11,71	11,56	0,15 1,3
RESTO DOMÉSTICO	9,79	9,88	(0,09) (0,9)
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>8,67</b>	<b>8,52</b>	<b>0,15 1,8</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	5,31	6,36	(1,05) (16,5)
PAÍSES U.E.	7,52	8,21	(0,69) (8,4)
OTROS PAÍSES EUROPEOS	9,57	8,43	1,14 13,5
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>7,49</b>	<b>8,09</b>	<b>(0,60) (7,4)</b>
AMÉRICA NORTE	3,83	4,07	(0,24) (5,9)
AMÉRICA CENTRO	4,19	4,12	0,07 1,7
AMÉRICA SUR	3,82	3,81	0,01 0,3
ÁFRICA SUR Y RESTO	3,22	2,69	0,53 19,7
<b>LARGO RADIO</b>	<b>3,96</b>	<b>3,98</b>	<b>(0,02) (0,5)</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>6,03</b>	<b>6,16</b>	<b>(0,13) (2,1)</b>



(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

Los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia, L.A.E. se incrementaron un 5,4% en 2001, ascendiendo a € 3.524 millones, debido al aumento de los PKTs y parcialmente ayudados por la fortaleza del dólar.

La distribución por sectores de los ingresos por tráfico de pasajeros fue la siguiente:



(\*) Todos los enlaces peninsulares excepto Barcelona.

INGRESOS DE PASAJE	MILLONES DE €			
	2001	2000	Dif. s/A.A.	% s/A.A.
PUENTE AÉREO	186,9	185,8	1,1	0,6
PENÍNSULA-CANARIAS	308,7	298,1	10,6	3,6
MADRID-PENÍNSULA (*)	357,9	342,6	15,3	4,5
RESTO DOMÉSTICO	419,3	399,9	19,4	4,9
<b>DOMÉSTICO</b>	<b>1.272,8</b>	<b>1.226,4</b>	<b>46,4</b>	<b>3,8</b>
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	52,1	56,8	(4,7)	(8,3)
PAÍSES U.E.	963,7	915,8	47,9	5,2
OTROS PAÍSES EUROPEOS	81,0	71,7	9,3	13,0
<b>MEDIO RADIO</b>	<b>1.096,8</b>	<b>1.044,3</b>	<b>52,5</b>	<b>5,0</b>
AMÉRICA NORTE	296,1	324,1	(28,0)	(8,6)
AMÉRICA CENTRO	513,5	448,6	64,9	14,5
AMÉRICA SUR	318,3	280,9	37,4	13,3
ÁFRICA SUR Y RESTO	26,6	20,7	5,9	28,5
<b>LARGO RADIO</b>	<b>1.154,5</b>	<b>1.074,3</b>	<b>80,2</b>	<b>7,5</b>
<b>TOTAL IBERIA, L.A.E.</b>	<b>3.524,1</b>	<b>3.345,0</b>	<b>179,1</b>	<b>5,4</b>

La organización territorial ha mejorado su productividad en 2001, alcanzando el objetivo de crecimiento de los ingresos internacionales con menos recursos humanos, consolidando 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.

## 2.2. IBERIA CARGA

El año 2001 fue esencialmente malo para el sector de carga aérea a escala mundial. El progresivo enfriamiento económico motivó un cambio de tendencia en la evolución del tráfico, con una fuerte caída, sobre todo en el Atlántico Norte y Europa, en el mes de mayo. Además, los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos provocaron una nueva bajada de los tráficos de carga, sobre todo en los mercados de Norteamérica, Europa, Oriente Medio y Japón.

A pesar de las adversas condiciones del mercado, el comportamiento de Iberia Carga fue satisfactorio durante el ejercicio 2001. Sus ingresos aumentaron un 7,1% con relación al año anterior, debido a la subida del coeficiente de ocupación (1,9 puntos porcentuales) y, fundamentalmente, al incremento del ingreso unitario por tonelada-kilómetro transportada (un 5,9%). Aunque la oferta en las bodegas de los aviones de pasaje aumentó un 9,8%, se produjo un fuerte descenso en las horas de cargueros contratadas, de acuerdo con la estrategia mantenida por la Compañía de optimizar la red de vuelos. Durante 2001, el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga aumentó un 1%. Más de un 95% de dichas toneladas-kilómetros fueron transportadas en el espacio disponible en las bodegas de los aviones de pasaje.

La subida de los ingresos, junto a la reducción de costes en alquiler y combustible derivada del fuerte recorte en la contratación de vuelos cargueros, principalmente en el largo radio, permitió una mejora notable en la rentabilidad de esta área de negocio.

En la red de corto y medio radio, destacó el buen comportamiento del tráfico a Canarias, con un incremento superior al 11% en los ingresos, gracias principalmente a la elevación del ingreso unitario por TKT.

En la red de largo radio, se produjo un fuerte incremento de los ingresos de tráfico en el Atlántico Sur (más de un 40% con relación a 2000). Este tráfico se vio favorecido por la situación de parálisis de Aerolíneas Argentinas (ARSA) desde junio, además de los beneficios reportados por los acuerdos de pool con LAN Chile. Sin embargo, la crisis de Argentina ha empezado a sentirse en el mes de diciembre, y las previsiones para el año 2002 no son buenas, por el peligro de que la crisis se extienda a otros mercados de la zona (Chile y Brasil).

En el Atlántico Medio se hizo una mayor utilización de La Habana como plataforma de tránsitos hacia otros destinos del área (México y países de Centro América), mientras que el tráfico en el Atlántico Norte mostró mayor debilidad.

Otros aspectos destacables en la gestión de Iberia Carga durante el ejercicio 2001 fueron, por un lado, el aumento de ingresos en las terminales nacionales (un 4,3%), pese a la disminución en los kilos manejados a causa de la caída de actividad de algunos clientes (ARSA, Swissair, Sabena y British). Y, por otra parte, la mejora de la calidad, como lo demuestran diversos hechos: un 17% menos de reclamaciones que en el año anterior; la renovación de la Certificación ISO 9002 en el mes de octubre (que había sido concedida por AENOR en el mes de febrero); así como la obtención del premio Pingüino de Oro en Perú, como reconocimiento a la alta calidad de IBERIA en sus actividades de manejo y transporte de carga perecedera.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

<b>CARGA</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>DIF. s/A.A.</b>	<b>% s/A.A.</b>
TKO's (MILLONES)	1.269	1.292	(23)	(1,8)
BODEGAS	1.184	1.078	106	9,8
CARGUEROS	85	214	(129)	(60,2)
TKT's (MILLONES)	899	890	9	1,0
BODEGAS	856	778	78	10,0
CARGUEROS	43	112	(69)	(61,6)
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	70,8	68,9	1,9	N.A.
BODEGAS	72,3	72,1	0,2	N.A.
CARGUEROS	50,7	52,4	(1,7)	N.A.
INGR. MEDIO TKT (CÉNT. €/TKT)	27,12	25,60	1,52	5,9
INGRESO TOTAL CARGA (MILL. €)	243,7	227,5	16,2	7,1
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	1.206	1.094	112	10,2

### 2.3. IBERIA HANDLING

En el ejercicio 2001, la actividad total de esta área, en términos de aviones ponderados atendidos, ha experimentado una bajada del 0,6% sobre el año anterior. Esto fue debido, principalmente, a la caída del tráfico de un 4% sufrida durante el último trimestre del año. La actividad para terceras compañías (nacionales y extranjeras) ha disminuido un 7,7%, mientras que se incrementó en los servicios para Air Nostrum (8,7%) y para la propia Iberia, L.A.E. (2,8%)

Para adecuar los recursos a la evolución de la demanda, el personal fijo disminuyó en 204 personas, en términos de plantilla equivalente, mientras que la plantilla eventual se mantuvo en un nivel muy similar (se redujo en 3 empleados). Con ello, la productividad mejoró en un 1,9%.

Continuando su proceso de normalización, durante el año 2001 Iberia, L.A.E. obtuvo la certificación ISO-9002 de AENOR, en las actividades de handling de pasajeros y rampa en el resto de los aeropuertos españoles que aún no la habían recibido (durante el año 2000 ya se había obtenido en los 13 aeropuertos españoles de mayor actividad). De esta forma, se ha completado el proceso de normalización de Iberia Handling, que con este sistema certificado de aseguramiento de la calidad continúa desarrollando su estrategia de mejora del servicio a los clientes.

El siguiente cuadro refleja los principales parámetros de actividad de Iberia Handling:

<b>HANDLING</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Dif. s/A.A.</b>	<b>% s/A.A.</b>
AVIONES PONDERADOS ATENDIDOS	439.881	442.548	(2.667)	(0,6)
IBERIA	237.512	231.091	6.421	2,8
RESTO GRUPO IBERIA	30.086	30.794	(708)	(2,3)
FRANQUICIADAS	36.548	33.631	2.917	8,7
TERCERAS (NACIONAL Y EXTRANJERO)	135.735	147.032	(11.297)	(7,7)
INGRESOS TERCEROS (MILLONES €) (RESTO GRUPO + AIR NOSTRUM + TERCERAS)	229,5	235,6	(6,1)	(2,6)
INGRESOS EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	481,4	477,1	4,3	0,9
INGRESOS EXPLOTACIÓN/AV. POND. (€)	1.094,4	1.078,2	16,2	1,5
PRODUCTIVIDAD (HORAS /AV. POND)	31,50	32,11	(0,61)	(1,9)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	8.043	8.250	(207)	(2,5)

### 2.4. IBERIA MANTENIMIENTO

Durante el año 2001, la Dirección de Material mejoró sustancialmente los tiempos de revisiones de avión y motor, aumentando la disponibilidad de avión para el área comercial. Asimismo, incrementó significativamente su productividad, realizando un volumen de trabajo similar al del año anterior, pero con una capacidad productiva inferior (un 6,1%, medida en horas hombre), como consecuencia de contar con una plantilla menor tras la aplicación del Plan de Rejuvenecimiento. Las horas extra de la mano de obra directa (MOD) también disminuyeron sustancialmente (un 49% respecto a 2000), a la vez que se reducía la proporción de personal indirecto sobre MOD.

Junto a las revisiones periódicas y servicios habituales, el personal de IBERIA realizó otras actividades durante el pasado ejercicio: trabajos relacionados con la retirada de operación y venta de los modelos DC-9 y B-727, así como otros inherentes a la incorporación de los nuevos aviones; modificación de los interiores y adaptación de la equipación en aviones A-320; o tareas vinculadas a la devolución de flotas alquiladas (B-747, B-757).

El trabajo subcontratado al exterior disminuyó un 32%, debido a la retirada o parada de flotas con una elevada proporción de servicios subcontratados (B-767 y B-737) y gracias, también, a una mejor utilización de los recursos propios.

Todos estos hechos contribuyeron a lograr una reducción en el coste unitario del mantenimiento para IBERIA durante 2001.

Cumpliendo las directrices contenidas en el Plan Director 2000/2003, las actuaciones de la Dirección de Material en el área de marketing y ventas de servicios a terceros se centraron en la promoción de servicios de mantenimiento de productos especializados en las flotas A-340, A-320, B-747 y MD-80; y en los motores CFM56-5A/-5B/-5C y JT8D-217/-219; así como en toda la gama de componentes de las flotas y motores especificados.

Los esfuerzos comerciales se orientaron hacia la fidelización de diversos fabricantes de motores y componentes, así como hacia el sondeo y la captación de nuevos clientes en las áreas mencionadas. Asimismo, se continuó manteniendo contactos con diversos centros de mantenimiento del entorno **oneworld** y de otras compañías aéreas (AAR, Alitalia, British Airways Engineering, IAI, Pratt&Whitney, GE Engine Services, Rolls Royce, TACA y Honeywell, entre otros) con el objetivo de lograr acuerdos de cooperación para cubrir nuevos mercados y consolidar los actuales.

A pesar de todo ello, se produjo una reducción de la producción para terceros debido a la crisis del sector, agudizada a partir de septiembre de 2001, y por la pérdida de clientes importantes (debido a su situación financiera), como han sido los casos de Aerolíneas Argentinas y de Air Liberté. Esa pérdida de producción ha podido ser compensada con nuevos clientes en el área de mantenimiento mayor de aeronaves y parcialmente en el área de motores, pero no en el mantenimiento de componentes, área donde el contrato para flota A-340 de Aerolíneas Argentinas era muy importante. En conjunto, las horas facturadas a terceros disminuyeron un 18,3% con relación a 2000.

IBERIA hizo trabajos de mantenimiento de motores y componentes para Avianca, China Southwest Airlines, China Xinjiang Airlines, GE Aircraft Engines Ltd., IAI, Onur Air, Polar Air, Royal Nepal Airlines y Ejército del Aire, entre otros; también realizó revisiones de aeronaves para distintos clientes (MD-80 para Spanair, B-747 para Air Atlanta Icelandic y Alitalia, A-320 para Iberworld,...); así como otros servicios de mantenimiento menor y préstamos de equipos y herramientas.

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

<b>MANTENIMIENTO</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Dif. s/A.A.</b>	<b>% s/A.A.</b>
NÚMERO DE REVISIONES	230	251	(21)	(8,4)
HH PRODUCCIÓN PLANTILLA PROPIA (MILES)	2.949	3.140	(191)	(6,1)
MOI/MOD (%)	53,8	54,2	(0,4)	(0,7)
INGRESOS ASISTENCIA MÉDICA (MILLONES €)	94,5	117,5	(23)	(19,6)
INGRESOS EXPLOTACIÓN EXTERNOS (MILLONES €)	98,9	123,1	(24,2)	(19,7)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	4.116	4.316	(200)	(4,6)

## **2.5. IBERIA SISTEMAS**

Durante el año 2001 se continuó abordando la realización de distintos proyectos que se definieron en el Plan Director 2000/2003, tanto dentro de la Dirección de Sistemas, como para las otras áreas de la Compañía.

En el área de **Sistemas** concluyó con éxito el proyecto de adaptación al euro de todos los sistemas de información de la Compañía. También se instalaron un total de 1.460 PC's, así como un parque de servidores de última tecnología que asumirá el procesamiento de todas las transacciones y consultas que se realicen a través de iberia.com en el año 2002.

En el ámbito **Comercial**, se puso en marcha un sistema de definición, seguimiento y control de precios que permite trabajar con las tarifas propias y de la competencia en tiempo real. Además, se inició la explotación del nuevo sistema de soporte a la tarjeta Iberia Plus.

En el área de **Operaciones** se puso en funcionamiento el sistema de gestión de las tasas aeroportuarias y de sobrevuelo. También quedó implantado el Sistema Alhambra para la administración y control de las actividades de las tripulaciones técnicas en tierra.

En el área de **Material** continuó el desarrollo del proyecto IMAGINA, que basado en tecnología SAP persigue implantar un Sistema Integrado de Material durante los dos próximos años.

En el área de **Aeropuertos** se implantó el sistema WEVIL de gestión operativa en todas las escalas españolas, excepto en Madrid y Fuerteventura.

En el área de **Carga** se inició el desarrollo del Sistema de Gestión de Ingresos (que entrará en funcionamiento en el año 2002) y comenzó la implantación del producto de administración de Carga para las Delegaciones.

Finalmente, en el área **Financiera** se implantó el nuevo sistema de compras B2B a través de ARIBA, que permite realizar las compras directamente por las unidades receptoras del pedido para una amplia gama de productos.

Además, IBERIA obtuvo por parte de AENOR la certificación ISO 9002 para el centro de proceso de datos de su Dirección de Sistemas. Esta certificación garantiza la calidad de trabajo en un área de gran importancia para el servicio que IBERIA presta a sus clientes: reservas, venta de billetes, facturación, etc.

La plantilla equivalente de Iberia Sistemas se situó en 541 empleados en el año 2001, un 4,9% menos que en el ejercicio anterior.

## **2.6. DESARROLLO DE NUEVOS PROYECTOS**

Uno de los objetivos estratégicos establecidos en el Plan Director 2000/2003 era liderar la utilización de nuevas tecnologías en el sector. Iberia, L.A.E. está desarrollando distintos proyectos que responden a esa directriz, entre los que tiene un indudable protagonismo la utilización de Internet, una herramienta que permite elevar los ingresos y mejorar la relación con los clientes (B2C), así como reducir los costes y racionalizar la relación con los proveedores (B2B).

### 2.6.1. IBERIA.COM

En el ejercicio 2001, iberia.com ha experimentado un importante crecimiento en su volumen de negocio. A través de este nuevo canal, IBERIA vendió cerca de 437.000 billetes (un 46% más que en 2000) y facturó € 75 millones, lo que supone duplicar la cifra del año anterior.

En el mes de febrero ya estaba disponible una renovada web de IBERIA, que fue presentada oficialmente en el Primer Salón del Comercio Electrónico, celebrado durante el mes de marzo en Madrid y patrocinado por iberia.com. Junto a un nuevo diseño, la página ha mejorado su funcionalidad y simplificado los procesos con el fin de facilitar la navegación a los clientes, a la vez que ha completado los contenidos y servicios ofrecidos.

Iberia.com ha mantenido, en el apartado de "reservas y compra online", los tres productos que ya existían en 2000: "Elige y vuela" (que ofrece toda la red de vuelos, clases de servicio y tarifas); "Entrando en pista" (ofertas de última hora, actualizadas los jueves); y "Despegue online" (que pone a disposición de los navegantes los mejores precios para compras anticipadas). Además, desde febrero de 2001, la página ha incorporado un motor de búsqueda rápida de vuelos, que ofrece la mejor tarifa disponible de acuerdo a la clase de servicio y el plan de viaje del cliente; y un nuevo apartado, "iberia.com recomienda", con las ofertas más interesantes.

Durante el año 2001, la Compañía extendió la comercialización de sus vuelos a través de iberia.com a otros tres países: Estados Unidos, Italia y Francia (que se han sumado a Reino Unido, Irlanda, Alemania y Austria, aparte de España). Asimismo, ha introducido nuevos productos para los clientes: un servicio de billetes electrónicos; una tienda virtual, que ofrece más de 300 artículos relacionados con el mundo de los viajes, el ocio, la fotografía y los negocios; y, en colaboración con la empresa Avis, un paquete turístico -"Fly&Drive"- que incluye el desplazamiento en avión y el alquiler de un vehículo en el lugar de destino.

IBERIA continúa siendo la compañía líder en el comercio electrónico en España, con 543.000 páginas visitadas cada día y cerca de 50.000 accesos únicos diarios a su web, que recibió el premio "iBest" por segundo año consecutivo, concedido a la mejor página dentro de la categoría de Transportes.

### 2.6.2. OPODO

En junio de 2001, nueve aerolíneas europeas (IBERIA, British Airways, Air France, Lufthansa, Finnair, Alitalia, Aer Lingus, Austrian Airlines y KLM) inauguraron el nuevo portal de viajes en Internet denominado Opodo, en cuyo proyecto se llevaba trabajando desde hacía más de un año. La participación de IBERIA en esta iniciativa es del 9,1%.

Opodo, que nace con el objetivo de convertirse en la agencia de viajes online preferida por los europeos, facilitará a sus clientes vuelos con cerca de 480 compañías aéreas, además de reservas de hotel, alquiler de coches, seguros de viajes, guías turísticas interactivas y toda clase de información sobre los viajes de los clientes.

Opodo, que tiene una gestión independiente, ha reunido a un equipo de proveedores líderes en el mercado de Europa, entre los que se incluyen Sapient, Amadeus, Broadvision y TRX. Esta última empresa gestiona el servicio de "call center" permanente que el portal de viajes ofrece a sus clientes, así como el cumplimiento de las reservas.

A finales de noviembre de 2001, Opodo comenzó a operar en Alemania. La previsión es que los clientes de Reino Unido, Francia e Italia puedan acceder al portal de viajes en el primer semestre de 2002, y que se implante en Holanda, Suiza y España en el segundo semestre de dicho año. Opodo se extenderá al resto de países a partir del 2003, y espera obtener beneficios a partir del ejercicio 2004.

### 2.6.3. CRM

Durante 2001, la Dirección Comercial de IBERIA ha puesto en marcha un ambicioso proyecto denominado CRM ("Customer Relationship Management"), vinculado a un nuevo concepto de gestión comercial que sitúa al cliente en el centro de toda la actividad empresarial de la Compañía.

El proyecto CRM tiene como objetivo implantar un nuevo modelo comercial que, apoyado en la gestión integral de las bases de datos de la Compañía, permita conocer de un modo individualizado las necesidades de los clientes de IBERIA, así como integrar la experiencia que puede tener éste en los diferentes puntos de contacto con la Compañía, con el fin de desarrollar una relación más fructífera, rentable y prolongada en el tiempo.

El nuevo modelo de gestión abarca todos los procesos de actividad de la empresa en los que interviene el cliente: desde el acceso a la información de vuelo, reserva y compra del billete; hasta el momento de eventuales reclamaciones, pasando por todos los servicios que se le ofrecen en los aeropuertos de origen y llegada, y en el propio avión. Por consiguiente, es un proyecto de larga duración que se irá implantando por fases y módulos de actividad, y que requiere una profunda implicación del personal de todas las áreas relacionadas con el cliente. En 2001 ya se ha realizado, en colaboración con Roland Berger, el diseño y definición del modelo.

### 2.6.4. e-PROCUREMENT

En enero de 2001 se ponía en marcha el proyecto e-procurement, cuya finalidad es implantar un nuevo modelo de gestión de compras en el Grupo Iberia.

Para reducir progresivamente el coste actual de las compras, objetivo central del proyecto, se están desarrollando herramientas de soporte como son: una nueva metodología de compras, el uso de nuevas formas de contratación, como la negociación electrónica y las subastas, así como un portal del comprador (acceso único a todas las fuentes de información necesarias).

A finales del año 2001, el volumen de la inversión y gastos realizados en el desarrollo del proyecto ascendía a € 8 millones, habiendo conseguido unos ahorros de € 13,5 millones (un 21% de reducción sobre el importe bruto de productos y servicios tratados).

Desde el mes de abril del año 2001, se realizaron varias subastas vía Internet: alquiler y mantenimiento de fotocopiadoras, compra de material de oficina, compra de neumáticos de aviones o suministro de combustible en determinados aeropuertos, entre otras. Es una técnica de negociación, dentro del e-procurement, que permite poner en competencia en tiempo real a un número elevado de proveedores.

A finales del año 2002, momento en el que ya estará finalizado el proyecto, la compra de productos o contratación de servicios en las distintas áreas de la Compañía (Subdirección de Aprovisionamiento, Combustibles, Handling, Material,...) habrá experimentado una transformación total, pues se utilizarán herramientas de comercio electrónico y mercados virtuales, desde las cuales se realizarán transacciones entre empresas a través de Internet. Cualquier usuario del Grupo Iberia tendrá acceso directo a catálogos de productos y servicios seleccionados por las diferentes áreas de compras del Grupo y podrá realizar sus pedidos directamente al proveedor.

### 2.6.5. OTROS PROYECTOS B2B

En el primer trimestre de 2001, nueve aerolíneas y tres fabricantes aeronáuticos se unieron para poner en marcha **Cordiem LLC**, una empresa "Business to Business" (B2B) en el sector de la aviación. IBERIA ha invertido € 2,3 millones en este portal vertical de compras durante el ejercicio 2001.

Cordiem, un negocio con gestión independiente y sede en Washington, es el resultado de los esfuerzos previos de Air Newco y MyAircraft. Air Newco es un mercado online creado en abril de 2000 por IBERIA, Air France, British Airways, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, el grupo SAir, United Airlines y United Parcel Service, con el fin de simplificar y abaratar la compleja cadena de abastecimiento en el sector. Por otra parte, MyAircraft es un mercado liderado por fabricantes de equipo original de la industria aeroespacial (United Technologies Corp., Honeywell International Inc. y BF Goodrich Co.) fundado en febrero de 2000.

Cordiem ofrecerá una amplia cadena de gestión de suministros y herramientas de aprovisionamiento por Internet, que ayudarán a la industria aérea a conseguir ahorros significativos de tiempo y costes en cinco áreas: mantenimiento e ingeniería, combustible y servicios de combustible, catering y servicios de cabina, servicios aeroportuarios y compras generales. Cordiem se ha asociado con i2 Technologies, Inc. y Ariba, Inc. para desplegar su vía central de negocio por Internet y soluciones asociadas. Además, la compañía también ha elegido a IBM como su proveedor de servicios de hospedaje.

En julio de 2001, IBERIA, Telefónica de España, TPI Páginas Amarillas, BBVA e-commerce y Repsol YPF realizaron la constitución definitiva de **Adquira**, un portal horizontal de compra de bienes y servicios indirectos entre empresas a través de Internet. IBERIA, cuya participación en el capital social de Adquira España, S.A. es del 10%, ha invertido € 3,6 millones en esta empresa durante 2001.

Adquira cuenta con una oferta de soluciones integrales de comercio electrónico entre empresas para el aprovisionamiento, compra y negociación de bienes y servicios indirectos, entre los que destacan: informática, comunicaciones, material de oficina, mobiliario, viajes, productos financieros y de aseguramiento, mantenimiento y reparación, servicios de limpieza, etc. Dichos gastos pueden llegar a suponer un volumen estimado hasta el 40% del total de las compras de las empresas. La ventaja que presenta esta solución frente a los procesos tradicionales de compras puede generar ahorros para los compradores superiores al 15% según el tipo de producto.

La nueva sociedad ofrece soluciones de compra y negociación a todos los segmentos de empresas, desde la gran corporación hasta la pequeña empresa. Para las grandes entidades, Adquira ofrece una herramienta de aprovisionamiento que integra todos los procesos de compra (e-procurement). Las empresas de cualquier tamaño disponen de un mercado electrónico, además de la posibilidad de realizar subastas complejas sobre todo tipo de bienes y servicios. En cuanto a su comercialización en España, el objetivo de Adquira es superar las 20.000 empresas compradoras en menos de 2 años.

## 2.6.6. POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

IBERIA ha continuado con el desarrollo de una política medioambiental eficiente (proyecto aprobado en enero de 2000). Todos los aviones operativos que componían su flota al 31 de diciembre de 2001 cumplían la normativa vigente más rigurosa en materia de emisión de ruidos (modelos incluidos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de Chicago). La aplicación de la nueva normativa acústica (Capítulo 4) a partir de enero de 2006 no es ningún inconveniente para IBERIA, dado que el plan de renovación de flota ya contemplaba unos requisitos acústicos para los aviones a incorporar, los cuales incluyen los mayores avances tecnológicos disponibles, que los sitúan dentro de los límites de la nueva regulación.

En este sentido, durante el año 2001 la noticia más relevante en el ámbito del medio ambiente de la industria aeronáutica fue el mencionado acuerdo alcanzado en el Comité de Medio Ambiente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que ha establecido los nuevos niveles máximos de ruido, más exigentes que los actuales, que deberán cumplir los modelos de aeronaves civiles que se certifiquen a partir del año 2006.

Otro aspecto relevante en la gestión medioambiental de la Compañía ha sido la reducción del consumo específico de combustible. Así, el plan de renovación de flota ha permitido retirar de operación los modelos de mayor consumo (DC-10, DC-9 y B-727), que han sido sustituidos por aviones de la familia A-320 y A-340, flotas que incorporan nueva tecnología capaz de reducir el consumo en un 20%.

Durante 2001, IBERIA ha elaborado una norma reguladora de la gestión interna de los residuos no peligrosos, que tiene por objeto desarrollar la política ambiental de la compañía en esta materia. Además, dentro de las numerosas áreas de colaboración existentes entre las compañías de la alianza **oneworld**, IBERIA ha participado en la creación de un Grupo de Medio Ambiente, con el objeto de establecer objetivos medioambientales comunes.

Con vistas a la futura implantación de un Sistema de Gestión Medioambiental (ISO 14000), IBERIA está desarrollando en la actualidad un Plan de Formación Medioambiental en diversas áreas de actividad.

### 3. RECURSOS

#### 3.1. FLOTA

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota operada por Iberia, L.A.E. al 31 de diciembre de 2001 en operación de pasaje:

COMPOSICION DE LA FLOTA			
TIPO DE FLOTA	IBERIA	WET	TOTAL OPERADA
B-727	-	-	-
B-737	-	-	-
B-747	9	-	9
B-757	18	-	18
B-767	-	-	-
A-300	5	-	5
A-319	4	-	4
A-320	52	-	52
A-321	4	-	4
A-340	15	-	15
DC-9	-	-	-
MD-87	24	-	24
MD-88	13	-	13
<b>TOTAL*</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>144</b>

\* No se tiene en cuenta la flota inactiva, en posición de venta.

El 31 de diciembre del año anterior había un total de 159 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante el 2001, que explican esta reducción de 15 aviones operativos:

#### INCORPORACIONES

- 2 A-321 en propiedad.
- 10 A-320 en arrendamiento (9 en operativo y 1 en financiero).
- 3 A-340 en arrendamiento operativo.
- 2 B-747 en arrendamiento operativo.

#### RETIROS

- 9 B-727 en propiedad.
- 3 B-737 en wet lease.
- 2 B-747 en wet lease.
- 1 B-747 en propiedad.
- 6 B-757 en wet lease.
- 2 B-767 en arrendamiento operativo.
- 1 A-300 en propiedad.
- 1 A-320 en propiedad.
- 7 DC-9 en propiedad.

Durante los diez primeros meses el ejercicio 2001, IBERIA operó en wet lease 2 B-737 (3 hasta el inicio de la temporada de verano) y 6 B-757 de Air Europa; y, además, 2 B-747 de Air Atlanta. Pero a partir de noviembre se dejaron de operar todos ellos, dentro de las medidas de ajuste ante la crisis del sector aéreo.

La utilización media de la flota de Iberia, L.A.E., medida en términos de horas bloque por avión y día, tuvo un importante incremento, cumpliéndose así uno de los objetivos pilares del Plan Director 2000/2003:

UTILIZACION MEDIA DE LA FLOTA		HORAS BLOQUE/AVIÓN/DÍA	
FLOTA	2001	2000	
B-727	5,2	5,2	
B-747	13,2	12,8	
B-747M	10,7	10,4	
B-757	7,9	7,2	
B-767	11,5	11,9	
DC-9	3,7	4,1	
DC-10	-	8,9	
MD-87	7,4	7,2	
MD-88	7,6	7,5	
A-300	7,8	6,8	
A-319	6,8	6,1	
A-320	7,8	7,1	
A-321	8,5	8,2	
A-340	14,2	13,1	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE CORTO Y MEDIO RADIO	7,5	6,6	
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE LARGO RADIO	13,6	12,4	
<b>UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA TOTAL</b>	<b>8,5</b>	<b>7,4</b>	

### 3.2. PERSONAL

#### 3.2.1. PLANTILLA

La distribución de la plantilla promedio anual de IBERIA en 2001 y 2000 es la siguiente:

	PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL					
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
LÍNEA AÉREA	3.507	3.567	6.626	6.264	10.133	9.831
CARGA	1.206	1.094	-	-	1.206	1.094
AEROPUERTOS	8.043	8.250	-	-	8.043	8.250
MATERIAL	4.116	4.316	-	-	4.116	4.316
SISTEMAS	541	569	-	-	541	569
AREA CORPORATIVA	1.269	1.326	-	-	1.269	1.326
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>18.682</b>	<b>19.122</b>	<b>6.626</b>	<b>6.264</b>	<b>25.308</b>	<b>25.386</b>
VARIACIÓN 2001/2000 (%)	(2,3) %		5,8 %		(0,3) %	

La distribución de la plantilla de Iberia, L.A.E. a final de ejercicio fue la siguiente:

**PLANTILLA A FINAL DE AÑO**

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
LÍNEA AÉREA	3.584	3.701	6.417	6.436	10.001	10.137
CARGA	1.245	1.131	-	-	1.245	1.131
AEROPUERTOS	9.092	9.420	-	-	9.092	9.420
MATERIAL	4.087	4.247	-	-	4.087	4.247
SISTEMAS	564	567	-	-	564	567
AREA CORPORATIVA	1.265	1.312	-	-	1.265	1.312
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>19.837</b>	<b>20.378</b>	<b>6.417</b>	<b>6.436</b>	<b>26.254</b>	<b>26.814</b>
VARIACIÓN 2001/2000 (%)	(2,7) %		(0,3) %		(2,1) %	

En junio del año 2001 se implantó un nuevo modelo organizativo en el área de transporte de pasajeros de la Compañía, ligado a la creación del "Holding Iberia", creándose la unidad de gestión "Línea Aérea", (que engloba a lo que en el año 2000 eran dos áreas: Iberia Comercialización, Red y Programa; e Iberia Operadora).

Con relación al Plan de Rejuvenecimiento, incluido en el Plan Director 2000/2003, entre enero y septiembre se aprobaron un total de 413 retiros, siendo el número de bajas acumuladas desde su inicio, en septiembre de 2000, de 869 personas (en su mayoría jubilaciones anticipadas), cifra que supera el objetivo previsto para el final de 2001.

Los empleados, que ya contaban con un 6,1% del Capital Social de la Compañía, pudieron participar, en unas condiciones ventajosas, en la OPV de Iberia, L.A.E. en abril de 2001. Para ello, se constituyó un subtramo de empleados que representaba el 5,6% del total de acciones ofrecidas, siendo cubierto en su totalidad.

Durante 2001 también se alcanzó un acuerdo entre IBERIA y los representantes de los trabajadores para permitir el acceso de los empleados al Capital de la Compañía mediante un plan de opciones sobre acciones. Los empleados mostraron su intención de hacerse con más de 68 millones de opciones, cuyo eventual ejercicio en los próximos años dará derecho a adquirir un número equivalente de acciones al precio de la OPV (1,19 euros).

**3.2.2. PRODUCTIVIDAD**

La productividad de la plantilla de Iberia, L.A.E. mejoró un 8% sobre el año anterior, situándose en 2,31 millones de AKOs por empleado. La productividad, en términos de HB por tripulante, subió un 4,5% en el caso de los pilotos y disminuyó un 1,8% en el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros, básicamente por el aumento de la actividad de largo radio, que demanda recursos adicionales.

**PRODUCTIVIDAD DE LA PLANTILLA**

	2001	2000	% s/A.A.
TOTAL PLANTILLA (MILLONES AKOs POR EMPLEADO)	2,31	2,14	7,9
TRIPULACIÓN TÉCNICA (HB POR TRIPULANTE)	239,5	229,2	4,5
TRIPULACIÓN AUXILIAR (HB POR TRIPULANTE)	102,7	104,6	(1,8)

## 4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

### 4.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

A continuación se presentan las cifras comparadas de los ejercicios 2001 y 2000, de acuerdo a la cuenta de explotación de gestión de Iberia, L.A.E., que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

CUENTA DE EXPLOTACION		MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.	
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>					
PASAJE	3.673,3	3.437,3	236,0	6,9	
CARGA	249,6	235,2	14,4	6,1	
HANDLING	230,7	242,9	(12,2)	(5,0)	
MATERIAL	94,5	117,5	(23,0)	(19,6)	
COMERCIALES	116,6	104,8	11,8	11,3	
VENTAS DE MAYORDOMÍA	16,2	15,8	0,4	2,5	
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN	200,9	163,8	37,1	22,6	
	<b>4.581,8</b>	<b>4.317,3</b>	<b>264,5</b>	<b>6,1</b>	
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>					
PERSONAL	1.294,3	1.270,6	23,7	1,9	
COMBUSTIBLE	629,1	569,2	59,9	10,5	
COMERCIALES	514,0	508,9	5,1	1,0	
ALQUILER DE FLOTA	471,5	355,9	115,6	32,5	
SERVICIOS DE TRÁFICO	416,4	367,2	49,2	13,4	
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA	263,2	274,5	(11,3)	(4,1)	
TASAS DE NAVEGACIÓN	214,1	195,7	18,4	9,4	
AMORTIZACIONES	163,5	158,9	4,6	2,9	
SISTEMAS DE RESERVAS	133,3	119,5	13,8	11,5	
SERVICIO A BORDO	111,8	110,8	1,0	0,9	
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	395,4	349,7	45,7	13,1	
	<b>4.606,6</b>	<b>4.280,9</b>	<b>325,7</b>	<b>7,6</b>	
<b>RESULTADO EXPLOTACION</b>	<b>(24,8)</b>	<b>36,4</b>	<b>(61,2)</b>	<b>N.A.</b>	

Los principales comentarios a la evolución de las partidas que componen esta cuenta de explotación son los siguientes:

#### 4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación subieron un 6,1%, principalmente debido al aumento de los ingresos de tráfico, apoyados en el crecimiento de la red de medio y largo radio, y en el buen comportamiento del yield en el mercado doméstico y en el transporte de carga. 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 "Principales parámetros" (apartado 0) e "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2., que acompaña a las estadísticas de producción) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU que si están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

El incremento en los ingresos de pasaje (€ 236 millones con relación a 2000) se desglosa según el detalle siguiente:

ANALISIS VARIACION DE INGRESOS DE PASAJE							MILLONES DE EUROS
	VAR. INGR. ACTIVIDADES / 2000	CAUSA DE LA VARIACION				VAR. INGR. CONTABLES / 2000	
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTRAS		
DOMÉSTICO	46,3	49,7	(5,1)	1,7	-	-	
PAISES UE	47,8	(19,7)	67,5	0,0	-	-	
PAISES NO UE	4,7	5,3	(1,8)	1,2	-	-	
LARGO RADIO	80,3	20,8	38,6	20,9	-	-	
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>179,1</b>	<b>56,1</b>	<b>99,2</b>	<b>23,8</b>	<b>56,9</b>	<b>236,0</b>	

La diferencia por volumen se debe al incremento de la demanda, un 3,3% de aumento en términos de PKTs. Se advierte una mejora del ingreso medio por PKT (1,9%) debido a un crecimiento satisfactorio del yield en los mercados doméstico (4%) e intercontinental (3,5%) y, en este último caso, en parte por la fortaleza mantenida por el dólar americano. La variación por paridad recoge, principalmente, la apreciación del dólar frente a su cotización media en el año anterior, con una variación media anual de aproximadamente el 3,5%.

## CARGA

Los ingresos se han incrementado un 6,1% (€ 14,4 millones), variación que se debe principalmente al incremento del yield (5,9%), apoyado en la recuperación de los mercados del Atlántico Medio y Sur, y en el propio efecto de la paridad del dólar.

## HANDLING

La disminución registrada en los ingresos por este concepto (-5%) se debe a la disminución de la actividad para terceras compañías de un 7,7%, medida en aviones ponderados atendidos, no compensada con el aumento de la actividad para el Grupo Iberia (2,8%) y para Air Nostrum (8,7%). En este último caso, parte del incremento de actividad se ha debido a la adquisición en el verano de Binter Mediterráneo.

## MATERIAL

Los ingresos generados por los servicios de mantenimiento empeoraron en € 23 millones con relación al año anterior (-19,6%), por una disminución de la asistencia técnica a terceros por parte de Iberia Mantenimiento, especialmente de trabajos de motor y de componentes, debido a las dificultades que han estado atravesando algunos de nuestros principales clientes (Aerolíneas Argentinas, Air Liberté), lo que llevó a la Compañía a rescindir en junio los contratos en vigor.

#### COMERCIALES

El incremento de la actividad ha provocado un aumento de este concepto de € 11,8 millones, más del 11%, básicamente por la creciente actividad de Air Nostrum y por facturación relativa a la venta de billetes de terceras compañías, sobre todo dentro de la cooperación entre miembros de **oneworld**.

#### OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN Y VENTAS DE MAYORDOMÍA

Los ingresos por ventas de mayordomía crecieron de forma moderada, pero las demás partidas de ingresos tuvieron un notable crecimiento (22,6%), entre las que destacan los otros ingresos de tráfico (acuerdos comerciales), los ingresos por utilización de los sistemas de reservas y los ingresos por alquileres (que incluyen el arrendamiento hasta octubre de dos B-747 a Air Atlanta).

En "Otros ingresos de explotación" están incluidas las cuentas "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de € 17 millones en 2001 y de € 9,7 millones en 2000.

Asimismo, "Otros ingresos de explotación" recoge la RITNIL de carga, que en las notas de la Memoria figura como "Ingresos por carga", cuyo importe fue de € 0,3 millones en 2001, frente a € -1,8 millones en el ejercicio anterior.

#### 4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación han experimentado un incremento del 7,6%, esto es € 326 millones. Esta subida está basada, en primer lugar, en el aumento de los costes de alquiler de flota de pasaje, originado por el plan de renovación de flota. Los gastos en seguridad, los gastos por viajes interrumpidos y pérdidas de conexiones y, sobre todo, los costes de los seguros de flota tuvieron unos incrementos muy elevados, a causa de los acontecimientos excepcionales ya comentados en el informe. Las partidas de combustible y los servicios de tráfico también han crecido de manera notable. Por el contrario, otras partidas importantes como los gastos de personal o los costes comerciales han tenido una evolución moderada (incrementos del 1,9% y del 1% respectivamente).

#### PERSONAL

El coste de personal (sueldos, salarios y asimilados, y cargas sociales) ha crecido sólo un 1,9% frente al año anterior, gracias a las acciones encaminadas a contener esta importante partida de gasto. Entre éstas destacan el moderado incremento salarial acordado en los Convenios (2,7% de IPC real más un 0,5% para todos los colectivos) y la contención de las plantillas pese al incremento de la actividad, lo que ha llevado a conseguir mejoras en la productividad tanto del personal de tierra como en el colectivo de tripulantes pilotos. Ese aumento de la actividad se ha traducido en una subida de € 7,8 millones en las dietas del personal de vuelo.

En el colectivo de tierra se ha reducido la plantilla equivalente (-2,3% con relación a 2000) y, además, se han recortado los gastos en diversas partidas (dietas y primas, horas extraordinarias y pluses de gratificación y promoción). En el caso de los tripulantes técnicos, con una plantilla media muy similar a la del año anterior, ha destacado la reducción conseguida en el coste de las primas. En ambos colectivos los incrementos de coste de personal han sido muy moderados (0,2% y 0,6% respectivamente). Mientras que el coste del colectivo de TCPs ha subido un 8,4%, debido principalmente al aumento de la plantilla media (8,3% con relación a 2000).

#### COMBUSTIBLE

El gasto de combustible aumentó un 10,5% respecto a 2000 (€ 60 millones), debido a: (I) el incremento de producción; (II) el elevado precio (en dólares) del barril de crudo durante los tres primeros trimestres del ejercicio; (III) y la apreciación del dólar. Es destacable el ahorro conseguido por el menor consumo derivado de la renovación de la flota (si en el año 2000 el ahorro por consumo fue de € 6,4 millones, éste subió hasta € 28 millones en 2001). Asimismo, es relevante el menor gasto que IBERIA consigue a través de su política de cobertura de precios de combustible desarrollada en los últimos años, que permitió un ahorro de € 34 millones en el pasado ejercicio. El análisis de variaciones es el siguiente:

<b>ANALISIS VARIACION DE COMBUSTIBLE</b>	<b>MILLONES DE EUROS</b>
PRECIO	32,7
VOLUMEN	34,0
PARIDAD	21,2
CONSUMO	(28,0)
<b>TOTAL</b>	<b>59,9</b>

#### COMERCIALES (COMISIONES, SOBRECOMISIONES Y PUBLICIDAD)

Los gastos comerciales del ejercicio 2001 se han elevado a € 514 millones, sólo un 1,0% más que en el año 2000, a pesar del incremento del 6,8% en los ingresos de tráfico. Los costes comerciales netos (los gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales) han disminuido el 1,7% con relación al ejercicio anterior. La relación coste comercial neto sobre ingresos de tráfico (pasaje y carga) ha mejorado desde un 11% en 2000 a un 10,1% en el año 2001, cumpliéndose así el objetivo que se estableció en el Plan Director 2000/2003 sobre este concepto para el año 2001.

Del importe total de gastos comerciales, casi un 92% ha correspondido a las comisiones por ventas y gastos de promoción y desarrollo, cuyo importe agregado ha crecido tan sólo un 0,4%, (frente al incremento de los ingresos de tráfico del 6,8%). Estos costes siguen reduciéndose con relación a los ingresos, debido a distintas acciones comerciales: crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa (iberia.com y Serviberia); extensión del sistema de tarifas netas de comisión; y aplicación de los nuevos sistemas de retribución a las agencias, tanto nacionales (Plan Valor 98) como europeas (Millenium).

Los gastos de publicidad y promoción aumentaron € 3,3 millones respecto al ejercicio 2000, si bien disminuyeron respecto al POA del ejercicio en un 17,5%, debido a la restricción de gastos realizada en la última parte del año 2001.

#### ALQUILER DE FLOTA

Este concepto, que incluye arrendamiento operativo y wet lease de aviones, junto al alquiler de bodegas de carga, se incrementó en € 115,6 millones con relación a 2000. El motivo principal fue la subida del coste del arrendamiento operativo, originado por las nuevas incorporaciones de flota de pasaje, de acuerdo con el programa de renovación previsto. No obstante, estos gastos de alquiler fueron inferiores a los planeados (un -3,3% respecto a la cifra presupuestada), en parte favorecidos por la progresiva disminución de los tipos de interés durante el año.

#### SERVICIOS DE TRÁFICO

El coste de los servicios de tráfico ha subido € 49,2 millones (13,4%) con relación a 2000, debido fundamentalmente a dos factores: el elevado impacto en los precios unitarios que ha supuesto la nueva regulación de los derechos de aterrizaje en España; y el aumento de actividad de la Compañía (un 3,4% en términos de despegues). Así, la combinación de ambos factores ha llevado a un aumento de € 29,7 millones en la partida de derechos de aterrizaje respecto al anterior ejercicio.

El aumento de actividad también ha originado subidas en otras partidas como: uso de pasarelas, estacionamiento y otros servicios aeroportuarios (€ 5,6 millones); despacho de aviones (€ 4,2 millones); limpieza y handling de equipos de mayordomía (€ 1,8 millones); o alojamiento del personal de vuelo (€ 3,1 millones).

Por otra parte, la "huelga de cielo" del SEPLA en el primer trimestre y, sobre todo, los retrasos derivados del aumento de las medidas de seguridad en los aeropuertos tras los sucesos del 11 de septiembre, influyeron en la elevación de los gastos de "no calidad" (viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones, gastos por entrega de equipajes, etc.) por un importe de € 3,2 millones más que en 2000.

#### MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto (subcontratos de mantenimiento, consumo de repuestos y dotación a las Provisiones para Grandes Reparaciones) se ha reducido un 4,1% debido a: menores costes operativos de la nueva flota, un descenso en los trabajos de mantenimiento a terceros, y una reducción del gasto de subcontratación de servicios aeronáuticos por la parada o retirada de las flotas más subcontratadas (B-767 y B-737 en wet lease de Air Europa).

El coste unitario de mantenimiento de flota por los conceptos mencionados bajó un 11,0% con relación a 2000, hasta situarse en 0,45 céntimos de euro por AKO.

#### TASAS DE NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 9,4% (€ 18,4 millones), debido al aumento de actividad y, sobre todo, a la subida que Eurocontrol realizó en sus tarifas en 2001. Las tarifas que pagan las compañías aéreas dependen de los precios unitarios fijados cada año, del peso de los aviones y de la longitud del trayecto que van a efectuar. A comienzos de 2001, Eurocontrol incrementó los precios unitarios de referencia en más de un 10% para las regiones de información de vuelo de Madrid, Barcelona y Canarias, respecto a los vigentes en el año anterior, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa.

#### SISTEMAS DE RESERVAS Y SERVICIOS A BORDO

En el ejercicio 2001 el gasto en sistemas de reservas aumentó en € 13,8 millones frente al año anterior, debido básicamente a la mayor proporción de reservas por pasajero y a la subida de precios del 6,6% establecida por Amadeus.

En lo relativo al servicio a bordo, que también es un gasto ligado al pasajero, el incremento fue muy moderado (0,9%), debido principalmente a las medidas de reducción de precios realizadas sobre diversos conceptos. Los incrementos de coste derivados del aumento de la oferta en rutas internacionales se han visto compensados con una reducción del tráfico "business" en el período.

#### OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Este concepto incluye partidas tales como: alquileres y servicios de reparación y conservación (distintos de los de flota); material de mayordomía y otros consumos; variación de las provisiones de tráfico; seguros; suministros y otras comunicaciones; servicios auxiliares; etc. El importe agregado de estos conceptos ha aumentado un 13,1% (€ 45,7 millones), destacando la subida de los seguros de vuelo (más de € 19 millones con relación al año 2000), diferencia generada casi en su totalidad a partir de los atentados del mes de septiembre, y el mayor volumen de los gastos en seguridad (€ 3,7 millones más que el año anterior).

## 4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

Iberia, L.A.E. logró obtener unos beneficios después de impuestos de € 29,4 millones en el difícil ejercicio de 2001.

<b>RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS</b>		MILLONES DE EUROS		
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>(24,8)</b>	<b>36,4</b>	<b>(61,2)</b>	<b>N.A.</b>
INGRESOS FINANCIEROS	87,8	44,9	42,9	95,5
GASTOS FINANCIEROS	(49,7)	(73,9)	24,2	(32,7)
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	67,4	88,8	(21,4)	(24,1)
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(73,7)	(80,7)	7,0	(8,7)
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>31,8</b>	<b>(20,9)</b>	<b>52,7</b>	<b>N.A.</b>
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	61,4	471,6	(410,2)	(87,0)
GASTOS EXTRAORDINARIOS	(187,9)	(302,1)	114,2	(37,8)
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>(126,5)</b>	<b>169,5</b>	<b>(296,0)</b>	<b>N.A.</b>
<b>R.N.A.I.</b>	<b>(119,5)</b>	<b>185,0</b>	<b>(304,5)</b>	<b>N.A.</b>
IMPUESTOS	148,9	(5,6)	154,5	N.A.
<b>RESULTADOS DESPUES DE IMPUESTOS</b>	<b>29,4</b>	<b>179,4</b>	<b>(150,0)</b>	<b>(83,6)</b>

En el ejercicio 2001 se consiguió una notable mejora de los resultados financieros de Iberia, L.A.E. (€ 52,7 millones por encima de la cifra de 2000). Los ingresos financieros crecieron € 42,9 millones, motivado por: (I) el aumento de las inversiones financieras temporales; (II) el alza de los dividendos recibidos de las compañías del Grupo (€ 20,6 millones en 2001 frente a € 7,4 millones en 2000); (III) y, en parte, por la plusvalía obtenida por la venta de las acciones de Equant (casi € 16 millones). Los gastos financieros, que incluyen la dotación correspondiente a los intereses de los fondos de pensiones (€ 17,7 millones en 2001 frente a € 18,5 millones en 2000), disminuyeron € 24,2 millones. Los motivos principales de esta reducción fueron un menor endeudamiento medio y la bajada gradual de los tipos de interés. El efecto neto de las diferencias de cambio empeoró en € 14,4 millones respecto a 2000, principalmente por la apreciación del dólar frente al euro y la depreciación de la libra esterlina frente a la moneda europea.

En 2001 se produjo una notable disminución en los resultados extraordinarios con relación al ejercicio anterior (€ 296 millones). En los ingresos extraordinarios, que se redujeron en más de € 410 millones, se debe observar que Iberia, L.A.E. había vendido parte de las acciones que tenía en el Capital Social de Amadeus GTD en el año 2000, obteniendo unos ingresos extraordinarios de € 391,5 millones. Los gastos extraordinarios del ejercicio 2001 ascendieron a € 187,9 millones, e incluyen un pago único al personal de la Compañía con motivo de la privatización (€ 26,7 millones entre todos los colectivos). Los gastos extraordinarios de 2001 también recogen las dotaciones para provisiones por responsabilidades probables de diversa naturaleza, que corresponden a todos aquellos riesgos que a juicio de los Administradores de la Compañía era necesario dejar cubiertos.

La mejora en el Impuesto de Sociedades ha paliado, en parte, esa reducción de los resultados extraordinarios. En la formulación de las Cuentas Anuales del ejercicio 2000 se había optado por el criterio legal de diferir a lo largo de varios años la tributación de la plusvalía obtenida por la mencionada venta de acciones en Amadeus GTD. Posteriormente, IBERIA utilizó parte de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores para compensar con ellas la totalidad de la plusvalía en la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades, pues resultaba una mejor opción que el diferimiento. La mejora patrimonial derivada del ajuste del Impuesto de Sociedades correspondiente al ejercicio 2000 se ha traducido en un incremento de los resultados después de impuestos de € 97 millones en el ejercicio 2001.

### 4.3. INVERSIONES

La mayor parte de la inversión en inmovilizado material e inmaterial efectuada por Iberia L.A.E. durante el ejercicio 2001, está relacionada con el plan de renovación y homogeneización de la flota de la Compañía, y comprende los anticipos por aviones pedidos a Airbus (A-320, A-321 y A-340) y las diferencias de cambio originadas, el alta como flota en propiedad de 3 A-320, 2 A-321 y 2 MD-87, las modificaciones realizadas en los aviones de largo radio, y otras operaciones vinculadas a la flota. También cabe resaltar las inversiones efectuadas en la renovación de equipos de proceso de información y en diversas aplicaciones informáticas, así como en repuestos de flota.

Asimismo, las desinversiones en inmovilizado material e inmaterial fueron originadas, en su mayor parte, por operaciones relacionadas con la flota. Entre éstas, destacan la recuperación de anticipos de flota Airbus, la venta de 19 aviones Boeing (18 B-727 y 1 B-747 M), y la baja de nueve A-320 como consecuencia de operaciones de "sale and lease-back".

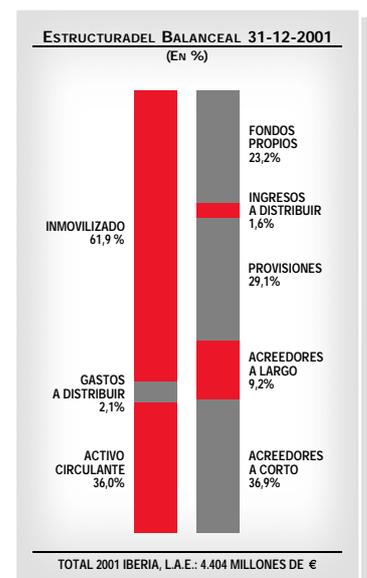
Los préstamos realizados a las sociedades "Iberbus", propietarias de los aviones Airbus A-340, constituyen el principal concepto de la inversión financiera efectuada durante el ejercicio 2001. También son destacables las aportaciones realizadas por Iberia, L.A.E. al capital de las nuevas sociedades de comercio electrónico: Cordiem (€ 2,3 millones); Omodo (€ 2,3 millones) y Adquira (€ 3,6 millones).

Entre las desinversiones financieras destacan las bajas de las participaciones en las sociedades VIVA, Campos Velázquez y Binter Mediterráneo. La venta de esta última filial a la compañía Air Nostrum tuvo un valor de realización de € 4,43 millones. La desinversión financiera también incluye la venta de la participación en Equant (que dió lugar a un cobro de casi € 16 millones).

### 4.4. BALANCE

Los fondos propios de Iberia, L.A.E. ascienden a € 1.023,5 millones al 31 de diciembre de 2001, con un aumento de las reservas de € 134,8 millones con relación al cierre del ejercicio anterior. Durante el año 2001, la Compañía abonó un dividendo bruto de 0,05 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2000, destinando un total de € 44,83 millones a retribuir a sus accionistas.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos se eleva a € 1.279,6 millones a cierre de 2001, cifra que incluye: € 113,2 millones en provisiones para grandes reparaciones de flota; € 499,3 millones en provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal; y, finalmente, € 667,1 millones en provisiones para responsabilidades. El saldo aumentó en € 48 millones durante el ejercicio, habiéndose dotado € 216 millones y aplicado € 168 millones.



El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo disminuyó en cerca de € 309 millones durante el año 2001, por la reducción de casi € 157 millones en el impuesto sobre beneficios diferido a largo plazo, como consecuencia de la regularización del Impuesto de Sociedades del año 2000 ya comentada, y por el cambio de largo a corto plazo de deudas con entidades de crédito. El saldo de los acreedores a corto plazo aumenta en € 354 millones, debido principalmente al incremento del saldo de los acreedores comerciales (casi € 177 millones más que en diciembre de 2000), junto con el mencionado aumento del pasivo remunerado a corto plazo.

El activo circulante, sin incluir acciones propias, también aumenta (cerca de € 263 millones) respecto al cierre de 2000, debido, sobre todo, al mayor volumen de las inversiones financieras temporales de la Compañía.

La deuda neta mejora notablemente, situándose en € -228 millones al 31 de diciembre de 2001, frente a € -30 millones en el cierre de 2000. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante superaba a las deudas con entidades de crédito (que incluyen los intereses de los leasing financieros).

#### **4.5. PERSPECTIVAS**

Las estadísticas de tráfico que publica semanalmente la AEA, así como la evolución de las reservas, muestran una paulatina mejoría del tráfico aéreo en las últimas semanas, tras el hundimiento que se produjo después de los sucesos del 11 de septiembre, si bien la demanda no ha recuperado aún los niveles alcanzados durante el invierno anterior.

La principal incertidumbre sobre la evolución del tráfico aéreo en los próximos meses parece residir en la influencia que ejerce el ciclo económico. Probablemente, hasta que no se produzca la esperada reactivación de las economías norteamericana y europea, el tráfico aéreo - sobre todo en el segmento de negocios - no vuelva a retomar el ritmo de crecimiento de los años anteriores. La industria aérea todavía debe enfrentarse a unos meses difíciles.

En todo caso, IBERIA es una de las mejores compañías en mejor posición para afrontar la actual crisis del sector aéreo, tanto por las ventajas que ofrecen los mercados que atiende como por su fortaleza financiera y las acciones implementadas.

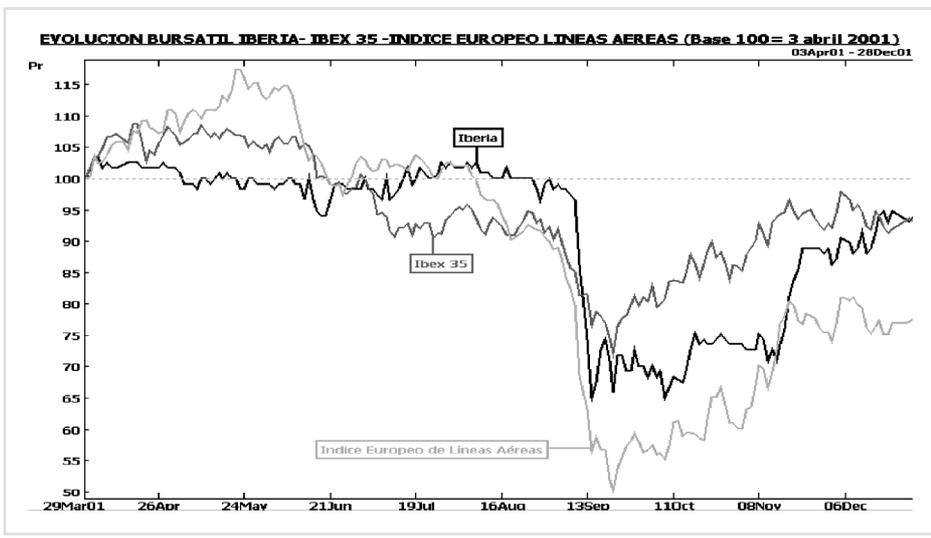
Se espera que los mercados estratégicos de IBERIA (España - Europa y Europa - América Latina) sigan manteniendo un mejor comportamiento que el mostrado por la mayoría de las regiones. Además, las eficaces y oportunas medidas puestas en marcha ante la nueva situación del mercado (recorte de la producción, cese de las operaciones de wet y aplazamiento de la incorporación de nuevos aviones, junto a la reducción de otros gastos gestionables a través del PRO.ICO y del Expediente de Regulación de Empleo) están destinadas a conseguir una notable reducción de costes y un aumento de la rentabilidad.

En definitiva, el Grupo Iberia afronta el ejercicio 2002 con prudencia en la generación de ingresos y con exigentes programas de reducción de costes, dado el grado de incertidumbre aún existente, pero también con determinación y optimismo, confiando en su flexibilidad productiva y fortaleza financiera.

## 5. LA ACCIÓN DE IBERIA

### 5.1. EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN

EVOLUCION DE LA COTIZACIÓN	EN EUROS
COTIZACIÓN A 28 DICIEMBRE 2001	1,10
COTIZACIÓN MEDIA ANUAL	1,07
MÁXIMO	1,21
MÍNIMO	0,76
VOLUMEN MEDIO DIARIO (Nº ACCIONES)	2.240.267



El 3 de abril de 2001 las acciones de Iberia, L.A.E. comenzaron a cotizar en la Bolsa de Madrid, tras proceder la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) a la venta del 48,5% del capital de la Compañía, a través de una Oferta Pública de Venta de Acciones (OPV).

Las condiciones de mercado en el momento de la colocación no fueron fáciles. La oferta se vio afectada por la fuerte caída de los mercados bursátiles, y por la evolución negativa del sector de transporte aéreo durante el primer trimestre de 2001. Asimismo, la "huelga de celo" de los pilotos de IBERIA y la incertidumbre sobre la negociación de los Convenios Colectivos provocaron dudas en los potenciales inversores. Pese a estas circunstancias adversas, la OPV fue totalmente cubierta a un precio de 1,19 € por acción.

La evolución del valor en los primeros meses de trayectoria bursátil no fue positiva y, hasta finales de junio, tuvo un peor comportamiento con relación al sector aéreo europeo y al mercado español. En este período la acción alcanzó los valores más bajos durante el mes de junio, debido a la huelga llevada a cabo por los pilotos de IBERIA, que concluyó en un arbitraje obligatorio impuesto por el Consejo de Ministros, cuya resolución tuvo lugar el 19 de julio.

Los acontecimientos del 11 de septiembre provocaron un desplome bursátil a escala mundial, afectando con mayor virulencia al sector aéreo, si bien IBERIA no se vio tan perjudicada respecto a sus homólogas debido, principalmente, a su menor exposición a los mercados más afectados y a su flexibilidad en la producción. Con todo, la acción llegó a situarse a 0,76 €, lo que suponía una pérdida del 36% de su valor desde la salida a Bolsa.

La elaboración de un Plan consistente y creíble para hacer frente a la crisis, así como su rápida y ágil puesta en marcha, fue bien visto por el mercado y la acción se fue recuperando. Desde noviembre, fecha en que dicho plan fue expuesto, los analistas del sector han ido subiendo las recomendaciones de compra de IBERIA. Así, en la última parte del ejercicio, el comportamiento relativo de la acción de IBERIA fue mejor que el de sus competidoras, llegando incluso a superar la evolución del Ibex 35 en el mes de diciembre.

## **5.2. AUTOCARTERA**

La Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2001 autorizó al Consejo de Administración de la Sociedad a la adquisición de acciones de la Compañía, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas.

De acuerdo con dicha autorización, Iberia, L.A.E. ha adquirido y conservaba en cartera al 31 de diciembre de 2001, un total de 14.563.218 acciones propias, que representan el 1,6% de su Capital Social, cuyo coste de adquisición conjunto ha superado los 15 millones de euros.

En la mencionada fecha Iberia, L.A.E. tenía depositadas 3.244 acciones que pertenecían a empleados de la Compañía, pero que aún estaban pendientes de realizar el cambio de titularidad, y que están incluidas en la cifra global del párrafo anterior.

Iberia, L.A.E. tenía constituida la correspondiente reserva por acciones propias en su Balance de cierre de ejercicio.



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR

---

## ORGANOS DE GOBIERNO

---

**IBERIA**  
GRUPO IBERIA

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

### PRESIDENTE

D. XABIER DE IRALA ESTÉVEZ

### VICEPRESIDENTE

D. MIGUEL BLESA DE LA PARRA

### CONSEJEROS

D. JOSÉ MARÍA ABRIL PÉREZ

D. FERNANDO CONTE GARCÍA

LORD GAREL-JONES

D. PABLO ISLA ALVAREZ DE TEJERA

D. ANTONIO MASA GODOY

MR. ROGER PAUL MAYNARD

D. ANGEL MULLOR PARRONDO

D. JOSÉ PEDRO PÉREZ LLORCA

D. JORGE PONT SÁNCHEZ

D. JOSÉ B. TERCEIRO LOMBA

### SECRETARIA

DÑA. LOURDES MÁIZ CARRO

## COMITÉ DE DIRECCIÓN

### PRESIDENTE

D. XABIER DE IRALA ESTÉVEZ

### VOCALES

D. ANGEL MULLOR PARRONDO  
CONSEJERO DELEGADO

D. ENRIQUE DONAIRE RODRÍGUEZ  
DIRECTOR GENERAL LÍNEA AÉREA

D. VICENTE AGUILERA RIBOTA  
DIRECTOR SERVICIO A BORDO

D. MARTÍN CUESTA VIVAR  
DIRECTOR ORGANIZACIÓN Y RR.HH.

D. LUIS DÍAZ GÜELL  
DIRECTOR COMUNICACIÓN

D. ENRIQUE DUPUY DE LÔME CHAVARRI  
DIRECTOR FINANCIERO

D. JOSÉ MARÍA FARIZA BATANERO  
DIRECTOR CONTROL Y ADMINISTRACIÓN

D. MANUEL LÓPEZ COLMENAREJO  
DIRECTOR COMERCIAL

D. JUAN LOSA MONTAÑÉS  
DIRECTOR PLAN RACIONALIZACIÓN Y  
OPTIMIZACIÓN DE INVERSIONES Y COSTES

D. SALVADOR MAGALLÓ MARTÍNEZ  
DIRECTOR NEGOCIOS

DÑA. LOURDES MAÍZ CARRO  
DIRECTORA ASESORÍA JURÍDICA Y SECRETARIA CONSEJO

D. ENRIQUE PÉREZ DE VILLAAMIL SIERRA  
DIRECTOR OPERACIONES

D. GUILLERMO SERRANO ENTRAMBASAGUAS  
DIRECTOR ADJUNTO

D. SERGIO TURRIÓN BARBADO  
DIRECTOR RELACIONES INDUSTRIALES



**ORDEN DEL DÍA DE LA JUNTA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., A CELEBRAR EL DÍA 5 DE JUNIO DE 2002, EN PRIMERA CONVOCATORIA, O EL DÍA 6 DE JUNIO DE 2002, EN SEGUNDA CONVOCATORIA**

**1**

Examen y aprobación, en su caso, de las Cuentas Anuales y del Informe de Gestión de IBERIA, L.A.E. y de su Grupo Consolidado de sociedades, así como de la propuesta de aplicación del resultado de la Compañía y de la gestión de su Consejo de Administración, todo ello referido al ejercicio social correspondiente al año 2001.

**2**

Reelección de Auditor de Cuentas de la Compañía y de su Grupo Consolidado de Sociedades para el ejercicio social correspondiente al año 2002.

**3**

Ratificación y reelección de Consejeros.

**4**

Modificación del siguiente artículo de los Estatutos Sociales: 47.- Retribución.

**5**

Aprobación de la cuantía global máxima de las retribuciones de los Consejeros.

**6**

Aprobación, a los efectos del artículo 130 y Disposición Adicional Cuarta de la Ley de Sociedades Anónimas, en la redacción dada por la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de la aplicación de un sistema retributivo a medio plazo para Administradores Ejecutivos y determinados directivos y miembros del personal de estructura del Grupo IBERIA ("Plan de Opciones"), consistente en la concesión de opciones para la adquisición de acciones de la Sociedad, que se instrumentará a través de la previa adquisición e inmediata y automática conversión de obligaciones convertibles.

**7**

Aprobación de 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 y titulares de obligaciones convertibles, siendo el valor nominal de las obligaciones convertibles la media del precio de cierre de cotización de las acciones de la Sociedad en las sesenta sesiones anteriores a la fecha del acuerdo de convocatoria de la Junta General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad y el tipo de emisión a la par. Aprobación del aumento del capital social y delegación en el Consejo de Administración de la facultad para ejecutar el aumento de capital social en el importe que resulte necesario para atender las solicitudes de conversión de las obligaciones que se emiten, siendo la regla de conversión de una acción por una obligación convertible.

**8**

Autorización al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones de IBERIA, L.A.E., directamente o a través de sociedades dominadas, dentro del plazo de 18 meses a contar desde el acuerdo de la Junta, dejando sin efecto la autorización acordada en la Junta General Ordinaria y Extraordinaria de accionistas celebrada el 31 de marzo de 2001.

**9**

Delegación de facultades en el Consejo de Administración, con facultades de sustitución, para la formalización, subsanación, inscripción, interpretación, desarrollo y ejecución de los acuerdos adoptados.



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

INFORMACION LEGAL

---





**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 2001 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, que representan unos activos, resultados netos y fondos propios del 3,04%, 79,24% y 5,38%, respectiva y aproximadamente, sobre las cifras consolidadas del ejercicio 2001, 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 2001, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2001. Con fecha 12 de marzo de 2001 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2000 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 2001 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 2001 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 2001 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 2001. 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

  
Luis de la Mora

18 de abril de 2002



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

## ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

---

BALANCES DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001 Y 2000  
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2001 Y 2000

**IBERIA**  
GRUPO IBERIA

ACTIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>INMOVILIZADO:</b>		
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO (NOTA 6-C)	583	1.497
INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 7)	397.561	427.181
INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 8)	1.548.342	1.701.561
FLOTA AÉREA:		
COSTE	2.517.225	2.755.436
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(1.391.586)	(1.466.842)
	1.125.639	1.288.594
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:		
COSTE	1.070.415	1.041.031
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	(647.712)	(628.064)
	422.703	412.967
<b>INMOVILIZACIONES FINANCIERAS</b>	<b>427.354</b>	<b>755.896</b>
PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	94.608	81.683
CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	25.623	25.623
CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO (NOTA 9)	112.518	105.584
OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 9)	265.580	613.884
PROVISIONES (NOTA 9)	(70.975)	(70.878)
<b>DEUDORES A LARGO PLAZO (NOTA 18)</b>	<b>377.434</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>2.751.274</b>	<b>2.886.135</b>
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 11)</b>	<b>111.324</b>	<b>117.937</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 7)</b>	<b>94.738</b>	<b>115.219</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 10)	15.070	-
EXISTENCIAS	95.052	101.270
DEUDORES	562.480	535.309
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 12)	938.953	710.871
TESORERÍA	20.584	8.812
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	42.714	35.528
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.674.853</b>	<b>1.391.790</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>4.632.189</b>	<b>4.511.081</b>

PASIVO	MILES DE EUROS	
	EJERCICIO 2001	EJERCICIO 2000
<b>FONDOS PROPIOS (NOTA 13):</b>		
CAPITAL SUSCRITO	712.110	712.110
PRIMA DE EMISIÓN	96.454	96.454
DIFERENCIAS POR EL AJUSTE DE CAPITAL A EUROS	1.201	1.201
<b>RESERVAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>184.333</b>	<b>49.552</b>
RESERVA LEGAL	58.415	40.474
RESERVA DE FUSIÓN	165	165
RESERVA DE REVALORIZACIÓN	38	38
RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS	15.070	-
RESERVAS VOLUNTARIAS	110.645	8.875
<b>RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL</b>	<b>69.409</b>	<b>66.496</b>
<b>RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>	<b>55.970</b>	<b>37.106</b>
<b>BENEFICIOS ATRIBUIBLES A LA SOCIEDAD DOMINANTE (NOTA 20)</b>	<b>50.189</b>	<b>201.183</b>
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO	53.138	203.833
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 14 Y 20)	(2.949)	(2.650)
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>1.169.666</b>	<b>1.164.102</b>
<b>SOCIOS EXTERNOS (NOTA 14)</b>	<b>9.095</b>	<b>7.104</b>
<b>DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 11)</b>	<b>-</b>	<b>595</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>69.259</b>	<b>39.275</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 15)</b>	<b>1.298.072</b>	<b>1.247.524</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 16)	415.616	573.699
OTROS ACREEDORES (NOTA 18)	24.607	182.388
	<b>440.223</b>	<b>756.087</b>
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO:</b>		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO (NOTA 16)	300.898	128.324
ANTICIPOS DE CLIENTES	396.737	298.361
DEUDAS POR COMPRAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS	653.308	582.957
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES (NOTA 18)	178.295	163.776
REMUNERACIONES PENDIENTES DE PAGO	111.756	113.724
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	4.880	9.252
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>1.645.874</b>	<b>1.296.394</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>4.632.189</b>	<b>4.511.081</b>

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001.

<b>DEBE</b>	<b>MILES DE EUROS</b>	
	<b>EJERCICIO 2001</b>	<b>EJERCICIO 2000</b>
<b>GASTOS:</b>		
APROVISIONAMIENTOS (NOTA 19)	847.296	778.810
GASTOS DE PERSONAL (NOTA 19)	1.361.188	1.337.348
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES DE INMOVILIZADO	173.365	171.733
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	8.885	4.447
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 19)	2.342.634	2.129.266
	<b>4.733.368</b>	<b>4.421.604</b>
<b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>4.880</b>	<b>65.781</b>
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	52.054	69.778
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS	-	7.200
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	73.876	81.262
	<b>125.930</b>	<b>158.240</b>
<b>RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS</b>	<b>10.382</b>	<b>-</b>
PARTICIPACIÓN EN PÉRDIDAS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	2.708	1.010
AMORTIZACIÓN DEL FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	6.613	6.613
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>31.464</b>	<b>63.057</b>
PÉRDIDAS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO (NOTAS 8 Y 9)	10.981	15.686
VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE INMOVILIZADO	119	-
GASTOS EXTRAORDINARIOS (NOTAS 8, 9, 15 Y 19)	169.366	284.663
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	4.938	3.527
	<b>185.404</b>	<b>303.876</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>	<b>-</b>	<b>158.314</b>
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-</b>	<b>221.371</b>
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (NOTA 18)	(138.370)	17.538
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO</b>	<b>53.138</b>	<b>203.833</b>
BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS (NOTAS 14 Y 20)	2.949	2.650
<b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>50.189</b>	<b>201.183</b>

<b>HABER</b>	<b>MILES DE EUROS</b>	
	<b>EJERCICIO 2001</b>	<b>EJERCICIO 2000</b>
<b>INGRESOS:</b>		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 19)	4.515.063	4.296.792
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 19)	223.185	190.593
	4.738.248	4.487.385
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	28	72
INGRESOS DE OTROS VALORES NEGOCIABLES (NOTA 9)	16.236	-
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	52.221	38.092
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	67.827	90.987
	136.312	129.151
<b>RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>-</b>	<b>29.089</b>
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (NOTA 9)	24.928	32.978
REVERSIÓN DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN (NOTA 6-a)	595	1.010
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 2, 8 Y 9)	27.345	377.502
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 19)	32.781	49.373
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	8.582	35.315
	68.708	462.190
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>116.696</b>	<b>-</b>
<b>PÉRDIDAS CONSOLIDADAS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>85.232</b>	<b>-</b>

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001.



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR

---

MEMORIA CONSOLIDADA

---

**IBERIA**  
GRUPO IBERIA



## 1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

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

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

Dentro de las actividades conexas destacan 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. En abril de 2001, AENA prorrogó dichos contratos hasta el 26 de marzo de 2003.

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.

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.

Este Plan, cuyos objetivos estratégicos se mantienen, se ha visto afectado por la crisis que vive la industria aérea a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre y las medidas que la Dirección del Grupo Iberia ha puesto en práctica durante los últimos meses de 2001.

En abril de 2001 Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), accionista mayoritario de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2000, realizó una oferta pública de venta de la totalidad de las acciones que poseía de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a la mencionada fecha, 492.125.262 acciones, que representaban el 53,90% del capital social. El precio de la acción ascendió a 1,19 euros.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 107 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, se hace constar que la información relativa a la fusión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 22 de la Memoria consolidada correspondiente al ejercicio 2000.

## 2. SOCIEDADES DEPENDIENTES

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:

SOCIEDADES DEPENDIENTES		PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	
SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%
VIVA VUELOS INTERNAC. DE VACACIONES, S.A.	CAMINO DE LA ESCOLLERA, 5 PALMA DE MALLORCA	MANTENIMIENTO DE AERONAVES	99,47 (a)
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134 - MADRID	ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FINCAS URBANAS (b)	100,00 (a)
BINTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS	100,00
CARGOSUR, S.A.	VELÁZQUEZ, 130 - MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCIAS (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 (c)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. (CACESA)	CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6 MADRID	TRANSPORTE DE MERCANCIAS	75,00

(a) Durante el ejercicio 2001 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido su participación en VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. y Campos Velázquez, S.A. a la sociedad dependiente Compañía de Explotación de Aviones Cargueros Cargo Sur, S.A., por lo que la participación en las mencionadas sociedades de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es indirecta.

(b) Sin actividad en el ejercicio 2001.

(c) 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.

Todas estas sociedades se han consolidado mediante el método de integración global en el ejercicio 2001 y cierran sus cuentas anuales al 31 de diciembre.

### **BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.**

El 2 de octubre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Cargosur, S.A. han vendido sus participaciones que totalizan conjuntamente el 100% en el capital social de Binter Mediterráneo, S.A., sociedad que formaba parte del perímetro de consolidación del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2000. Los estados financieros de referencia para realizar la venta han sido los correspondientes al 31 de diciembre de 2000. La venta se ha realizado por 4.430 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 3.047 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

## **3. SOCIEDADES ASOCIADAS**

Las sociedades asociadas incluidas en el proceso de consolidación del Grupo Iberia del ejercicio 2001 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:

<b>SOCIEDADES ASOCIADAS</b>		<b>PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.</b>	
<b>SOCIEDAD</b>	<b>DOMICILIO</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>%</b>
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	OSCAR 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)
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	EDIFICIO BARAJAS 1 TRESPADERNE, 29 - MADRID	GESTIÓN DE PAQUETES TURÍSTICOS	49,04

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

La información patrimonial del Grupo "Amadeus Group" y de Touroperador Viva Tours, S.A. es la que figura en sus estados financieros provisionales no auditados al 31 de diciembre de 2001.

### **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. Los riesgos relacionados con esta participación se encuentran provisionados en el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

### **AMADEUS GROUP**

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

---

## 4. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

---

### A) IMAGEN FIEL

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2001 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, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera y de los resultados consolidados del ejercicio 2001.

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 2001 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 2001 formuladas por los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., se someterán a la aprobación de su Junta General Ordinaria de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

### B) COMPARACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Este es el primer ejercicio económico en el que el Grupo Iberia presenta sus cuentas anuales consolidadas en miles de euros. De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto 2814/1998 de 23 de diciembre, por el que se aprueban las normas sobre los aspectos contables de la introducción del euro, se han convertido las cifras incluidas en estas cuentas anuales consolidadas aplicando el tipo de cambio irrevocable entre la peseta y el euro (1 euro equivale a 166,386 pesetas) y el correspondiente redondeo.

Como consecuencia de la salida del perímetro de consolidación del ejercicio 2001 por venta de Binter Mediterráneo, S.A. con efectos 1 de enero de 2001, ciertos cuadros explicativos de los movimientos habidos en 2001 que se incluyen en esta Memoria consolidada muestran en la columna "Venta de sociedades" el efecto de la eliminación de los saldos que incorporó Binter Mediterráneo, S.A. a la consolidación del ejercicio 2000.

### C) 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 2001 propuesta por sus Administradores es la siguiente:

DISTRIBUCION DE RESULTADOS	MILES DE EUROS
A RESERVA LEGAL	2.937
A RESERVAS VOLUNTARIAS	17.304
A DIVIDENDOS	9.130
<b>BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>	<b>29.371</b>

## 6. NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2001, 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 2001 adjunto corresponde en su totalidad a valores no asignables a elementos patrimoniales y se amortiza linealmente en 20 años (véase Nota 11). 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 tenía la consideración de provisión para riesgos y gastos y su imputación a resultados ha tenido lugar en la medida en que los riesgos y gastos se hayan materializado o se hayan registrado las pérdidas esperadas (véase Nota 11).

#### **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 2001 adjunta por la amortización de estos gastos ha ascendido a 914 miles de euros.

#### **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-j).

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 2001 ni en los cuatro ejercicios anteriores, durante 2001 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.

La propiedad industrial se valora a precio de adquisición y se amortiza siguiendo el método lineal con una vida útil estimada de diez 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 no fue actualizado dado que se ha modificado de acuerdo con lo dispuesto en una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda (véase Nota 6-j).

### 2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

Los elementos de inmovilizado material incluidos en el epígrafe "Otro inmovilizado material" 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, A-300, A-319, A-320, A-321, A-340 y ATR-72), 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 (Nota 15).

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 MD-87 y MD-88 se registran como gasto del ejercicio en que se realizan dado que los gastos anuales tienden a ser homogéneos.

El Grupo no dota provisiones para grandes reparaciones de la flota DC-10 por encontrarse parada y en posición de venta.

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

### **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 periodo de diez a 18 años, considerando un valor residual entre el 10% y el 20%, en función del tipo de flota.

b. Repuestos reparables

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

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

3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:

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

VIDA UTIL ESTIMADA	
	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 2001 de 27.862 miles de euros, se amortizan considerando los periodos 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 imposiciones a plazo se contabilizan por el valor entregado. Los intereses relacionados con estas operaciones 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) ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE**

Las acciones propias se valoran a su precio de adquisición.

#### **i) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA**

Al 31 de diciembre de cada año, los saldos de las cuentas en moneda extranjera se valoran al tipo de cambio en vigor a dicha fecha, excepto el saldo correspondiente al pasivo por documentos de tráfico pendientes de utilizar que, de acuerdo con la práctica habitual de las compañías aéreas, se refleja en el balance de situación consolidado al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por 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.

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

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

La citada Orden ha sido derogada por la Orden Ministerial de fecha 18 de diciembre de 2001 para regular con el mismo criterio las diferencias de cambio en moneda extranjera respecto del euro y extendiéndola a todas las compañías aéreas.

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 las compañías aéreas 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 2001, se ha efectuado un aumento neto del valor de la flota por importe de 524 miles de euros, aproximadamente, correspondiente a 547 miles de euros de aumento de coste y 23 miles de euros de aumento de la amortización acumulada.

#### **K) EXISTENCIAS**

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

#### **L) INGRESOS Y GASTOS**

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

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación consolidado. El saldo de este epígrafe del balance de situación consolidado representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2001 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 su filial aérea comercial, Binter Canarias, S.A. 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 2001 adjunto incluye una provisión de 42.897 miles de euros por este concepto, de acuerdo con la estimación de la valoración de los puntos, al precio de redención establecido, acumulados a dicha fecha.

#### **M) 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 hasta la edad de jubilación reglamentaria al personal de vuelo que se retira anticipadamente (excedencia especial) y la obligación de complementar las prestaciones de la Seguridad Social al personal de tierra que se acoja a la jubilación anticipada, en función de las características definidas para cada situación.

La cuenta "Provisiones para pensiones" incluida en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado adjunto (Nota 15) recoge los pasivos devengados por los conceptos antes mencionados no susceptibles de externalización al 31 de diciembre de 2001. Las dotaciones correspondientes a la actualización de los devengos al 31 de diciembre de 2001 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 2001 adjunto por importe de 4.879 miles de euros y 3.171 miles de euros, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2001 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 3,5%, 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.

En septiembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha externalizado el pasivo considerado de tales características de acuerdo con la legislación vigente. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha instrumentado la externalización mediante una póliza de seguro con Winterthur Vida Sociedad Anónima de Seguros sobre la Vida, habiendo abonado una única prima de 37.606 miles de euros.

#### **N) MONTEPIO DE PREVISION 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 (aportaciones definidas). 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 2001, las aportaciones del Conjunto consolidable han ascendido a 22.414 miles de euros, que se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta.

#### **O) OBLIGACIONES CON EL PERSONAL DE VUELO EN SITUACIÓN DE RESERVA**

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene la obligación de retribuir en su totalidad hasta la edad de jubilación reglamentaria 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 (Nota 15) recoge los pasivos devengados por este concepto al 31 de diciembre de 2001. La dotación correspondiente a las estimaciones de los devengos del ejercicio 2001 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 2001 adjunta por importe de 37.471 miles de euros y 14.536 miles de euros, respectivamente.

Para determinar el pasivo devengado al 31 de diciembre de 2001 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 3,5%, 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.

#### **P) 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 15, en esta cuenta se incluyen las provisiones por los costes estimados del plan de bajas puesto en marcha en 1999 y desarrollado en 2000 y 2001 y del Expediente de Regulación de Empleo autorizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001.

#### q) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

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

#### r) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. utiliza estos instrumentos en las operaciones de cobertura de sus posiciones patrimoniales así como de sus flujos 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 (Nota 17).

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 2001 en las diferentes cuentas del inmovilizado inmaterial y de su correspondiente amortización acumulada ha sido el siguiente:

2001	MILES DE EUROS					31-12-01
	01-01-01	VENTA DE SOCIEDADES	ADICIONES Y DOTACIONES	RETIROS	(NOTA 8) TRASPASOS	
DERECHO SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	503.478	-	36.270	-	(108.270)	431.478
APLICACIONES INFORMÁTICAS	32.031	(323)	22.382	(350)	(161)	53.579
PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO	772	(7)	667	(17)	-	1.415
AMORTIZACIÓN	(109.100)	297	(31.020)	264	50.648	(88.911)
<b>VALOR NETO</b>	<b>427.181</b>					<b>397.561</b>

Al 31 de diciembre de 2001, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo Iberia mantiene en su inmovilizado inmaterial asciende a 6.929 miles de euros.

### **APLICACIONES INFORMÁTICAS**

Las adiciones del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a inversiones en proyectos que están siendo utilizados por el Grupo.

### **PROPIEDAD INDUSTRIAL**

El 21 de septiembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió a Binter Mediterráneo, S.A. la marca nacional, el rótulo de establecimiento y los dominios de internet de Binter Mediterráneo, S.A. por 301 miles de euros.

### **DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

Durante el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido un avión A-320 en régimen de arrendamiento financiero. El precio del avión ha ascendido a 43.294 miles de euros, si bien el arrendamiento financiero se ha realizado por 30.313 miles de euros, correspondiendo la diferencia a anticipos realizados por 11.175 miles de euros y a pagar en efectivo por 1.806 miles de euros.

Las principales características del contrato de arrendamiento firmado son las siguientes:

1. Vencimiento: 30 de marzo de 2008.
2. Cuotas: semestrales.
3. Tipo de interés: 6,185%.

4. Opción de compra: podrá hacerse efectiva en cualquier momento entre la firma del contrato y el 30 de septiembre de 2002 y desde el quinto aniversario del contrato hasta la finalización del mismo. El precio de la opción varía en función del momento en el que se puede hacer efectiva.

Asimismo, en el ejercicio 2001 se han ejercido las opciones de compra de tres aviones A-320 y dos aviones MD-87 y ciertos equipos para procesos de información, habiendo, por tanto, reclasificado a inmovilizaciones materiales los valores de coste y amortización relacionados (véase Nota 8).

Las características generales de los contratos de arrendamiento financiero, fundamentalmente de aviones, vigentes al 31 de diciembre de 2001, cuyos costes financieros están en algunos casos determinados a tipos de interés variable y sus cuotas instrumentadas en divisas, son las siguientes:

<b>AL 31-12-2001</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS	431.184
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS:	
EN AÑOS ANTERIORES	251.851
EN EL EJERCICIO	105.612
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE (NOTA 16)	220.216 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA (NOTA 16)	218.513 (a)

(a) Estos importes incluyen 80.111 miles de euros al 31 de diciembre de 2001 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 2001, incluyendo el importe de las opciones de compra, es el siguiente:

AL 31-12-2001	
CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILES DE EUROS
2002	73.169
2003	61.813
2004	33.555
2005	34.106
2006 - 2010	236.086

## 8. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento habido durante el ejercicio 2001 en las diferentes cuentas del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada y provisiones ha sido el siguiente:

COSTE	MILES DE EUROS					
	01-01-01	VENTA DE SOCIEDADES	ADICIONES	RETIROS	(NOTA 7) TRASPASOS	31-12-01
FLOTA AÉREA	2.499.572	(41.527)	124.222	(486.255)	158.025	2.254.037
ANTICIPO DE FLOTA	255.864	-	134.335	(90.748)	(36.263)	263.188
	2.755.436	(41.527)	258.557	(577.003)	121.762	2.517.225
<b>OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:</b>						
TERRENOS	4.766	-	-	(2)	-	4.764
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	170.966	-	31	(2.914)	-	168.083
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	402.016	(168)	20.606	(8.241)	1.780	415.993
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	27.386	(22)	2.217	(609)	45	29.017
MOBILIARIO Y ENSERES	22.034	(98)	1.560	(2.098)	1	21.399
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	81.780	(303)	12.248	(16.941)	1.973	78.757
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	216.761	-	114.314	(92.573)	(12.975)	270.527
SIMULADORES DE VUELO	44.697	-	1.945	(1.052)	10.989	56.579
OTRO INMOVILIZADO	6.609	-	264	-	-	6.873
INMOVILIZADO EN CURSO	19.016	-	30.599	(16.048)	(15.144)	18.423
	1.041.031	(591)	183.784	(140.478)	(13.331)	1.070.415

<b>AMORTIZACIONES Y PROVISIONES</b>							MILES DE EUROS
	01-01-01	VENTA DE SOCIEDADES	DOTACIONES	RETIROS	(NOTA 7) TRASPASOS	31-12-01	
<b>FLOTA AÉREA</b>	<b>1.466.842</b>	<b>(31.439)</b>	<b>95.167</b>	<b>(190.084)</b>	<b>51.100</b>	<b>1.391.586</b>	
<b>OTROINMOVILIZADO MATERIAL:</b>							
EDIFICIOS Y OTRASCONSTRUCCIONES	100.008	-	5.198	(1.450)	-	103.756	
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	267.739	(142)	21.789	(6.003)	101	283.484	
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	14.351	(22)	2.743	(550)	35	16.557	
MOBILIARIO Y ENSERES	15.657	(74)	1.168	(1.999)	(96)	14.656	
EQUIPOS PARA PROCESO DE INFORMACIÓN	53.419	(241)	12.161	(15.955)	422	49.806	
REPUESTOS PARA INMOVILIZADO	133.984	-	18.576	(17.189)	(914)	134.457	
SIMULADORES DE VUELO	38.030	-	3.125	(1.052)	-	40.103	
OTROINMOVILIZADO	4.876	-	17	-	-	4.893	
	<b>628.064</b>	<b>(479)</b>	<b>64.777</b>	<b>(44.198)</b>	<b>(452)</b>	<b>647.712</b>	

Los traspasos corresponden fundamentalmente al ejercicio de la opción de compra de tres aviones A-320 y dos aviones MD-87 (véase Nota 7). Dos de estos aviones A-320 han sido vendidos para retroalquilarlos en régimen de arrendamiento operativo.

#### **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 2001 corresponden a anticipos realizados en relación con once aviones A-320, cuatro aviones A-321 y tres aviones A-340 a recibir en relación con el plan de flota de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Asimismo, se han recuperado 68.400 miles de euros y 22.348 miles de euros correspondientes a anticipos realizados por los tres aviones A-340 y dos aviones A-320, respectivamente que han entrado en operación en 2001. Se han traspasado 24.933 miles de euros a la cuenta "Flota aérea" y 11.175 miles de euros al epígrafe "Inmovilizaciones inmateriales", correspondientes a los anticipos realizados por dos aviones A-321 y un avión A-320, respectivamente que han sido adquiridos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en propiedad y mediante un contrato de arrendamiento financiero, respectivamente, durante el año 2001.

Al 31 de diciembre de 2001 ha vencido el posible ejercicio de las opciones de compra suscritas con The Boeing Company (Boeing) para la adquisición de catorce aviones B-757, llegándose al acuerdo de aplicar los anticipos entregados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (3.495 miles de euros) a la compra de material aeronáutico.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene comprometidos en firme con Airbus Industrie, G.I.E. (Airbus) la adquisición de tres aviones A-340, con un precio básico de 414 millones de dólares USA, aproximadamente (equivalentes a 470 millones de euros al 31 de diciembre de 2001). Las fechas de entrega comprometidas se sitúan en el año 2002, habiéndose negociado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. el retrasar la fecha de recepción de uno de ellos de junio a diciembre del mencionado año. Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene el derecho de ejercer hasta 2004 opciones de compra sobre cinco aviones más de este modelo. Los anticipos a cuenta entregados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2001 por los tres aviones en firme y por las opciones mencionadas ascienden a 70.412 miles de euros y 1.702 miles de euros, respectivamente.

En el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha renegociado con Airbus el calendario de recepción de aviones de la familia A-320 sujetos al contrato marco firmado en 1998 y sucesivas modificaciones, habiendo retrasado la recepción de aviones. El nuevo calendario es el siguiente:

#### AVIONES EN FIRME

##### CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCION DE AVIONES

TIPO DE AVIÓN	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	-	-	-	-	-	-
A-320	6 (a)	2	6	2	2	18
A-321	3 (a)	-	5	4	-	12
	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>30</b>

(a) Estos aviones serán entregados por el fabricante en 2002 a una entidad financiera, si bien Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. empezará a operarlos doce meses después.

#### AVIONES EN OPCIÓN

##### CALENDARIO PREVISTO AVIONES EN OPCIÓN

TIPO DE AVIÓN	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
A-319	-	-	-	4	5	9
A-320	-	-	3	2	2	7
A-321	-	-	5	-	6	11
	-	-	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>27</b>

(a) Como parte del acuerdo alcanzado, trece de las opciones de compra existentes, se han intercambiado por derechos de compra. Los derechos de compra flexibilizan la fecha de entrega de las aeronaves y las sujeta a las restricciones comerciales y de producción del vendedor. Los derechos de compra se han de convertir en pedidos en firme por escrito antes del 31 de diciembre de 2004 y las correspondientes entregas deben producirse con anterioridad al 31 de diciembre de 2007.

El precio básico de los aviones en firme comprometidos de la familia A-320 en esta operación es de 1.729 millones de euros, aproximadamente, por los que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha entregado al 31 de diciembre de 2001 anticipos a cuenta de estos aviones y opciones por importe de 187.388 miles de euros.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. recibirá un avión A-320 en 2004 en sustitución del avión siniestrado en Bilbao. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está actualmente negociando con compañías de seguro la compensación por las pérdidas ocasionadas.

### **FLOTA AÉREA, ADICIONES DEL PERÍODO**

Durante el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido dos aviones A-321 por un importe total de 96.461 miles de euros (71.528 miles de euros pagados en efectivo y 24.933 miles de euros procedentes de anticipos realizados con anterioridad).

Adicionalmente, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha realizado ciertas modificaciones en determinadas flotas que incrementan la capacidad de generar ingresos. Estas modificaciones, que consisten fundamentalmente en modificaciones de interiores e incorporaciones de materiales, de acuerdo con los boletines de los fabricantes que son de obligado cumplimiento, se han realizado en las flotas B-747, MD-87, MD-88, A-300, A-320 y A-340 por un importe total 42.368 miles de euros.

Finalmente, se han adquirido motores de aviones A-340 por 8.445 miles de euros.

### **FLOTA AÉREA, RETIROS DEL PERÍODO**

Durante el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido en cuatro operaciones 18 aviones y 45 motores de B-727 y nueve motores de DC-9 a distintas sociedades por un importe total de 7.357 miles de euros, que se encontraban registrados por un valor neto contable de 9.801 miles de euros, habiendo obtenido una minusvalía neta de 238 miles de euros, que se ha registrado como una plusvalía de 3.992 miles de euros en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" y como una minusvalía de 4.230 miles de euros en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene acuerdos de venta con tres sociedades para la venta de diez aviones y 18 motores de B-727 y 12 motores de DC-9 por un importe total de 5.464 miles de euros, que se encuentran registrados al 31 de diciembre de 2001 por un valor neto contable de 5.547 miles de euros. La entrega de estos aviones se producirá a lo largo del primer trimestre de 2002.

Por otra parte, en febrero de 2001, se ha vendido un avión B-747 y cuatro motores que estaban registrados por un coste de 70.348 miles de euros y una amortización acumulada por 44.991 miles de euros. Asimismo, este avión tenía acumulado un fondo de grandes reparaciones por 2.032 miles de euros. El precio de venta ha ascendido a 25.082 miles de euros por lo que la transacción ha tenido una plusvalía, teniendo en cuenta una serie de regularizaciones adicionales, de 671 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

Asimismo, a lo largo de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha vendido nueve aviones y 18 motores A-320 por un importe total de 277.077 miles de euros, que se encontraban registrados por un valor de coste de 317.848 miles de euros y una amortización acumulada de 65.393 miles de euros habiendo obtenido una plusvalía de 24.622 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe de "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto como consecuencia de que con posterioridad a estas ventas, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito contratos de arrendamiento operativo de estos mismos aviones. La plusvalía se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias en el periodo de duración del arrendamiento.

Finalmente, VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. ha vendido en 2001 una serie de motores que se encontraban registrados por un valor neto contable de 862 miles de euros por un total de 8.263 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 7.401 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

### OTROS

En el ejercicio 2001 el Grupo ha vendido prácticamente la totalidad de un edificio y parte de instalaciones por 11.201 miles de euros, que se encontraba registrado por un valor neto contable de 1.673 miles de euros, habiendo obtenido una plusvalía de 9.528 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Beneficios en enajenación de inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

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

El 31 de diciembre de 1996, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y algunas de sus sociedades dependientes actualizaron su inmovilizado material al amparo del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, con pago de un gravamen único del 3%. Con anterioridad, aquéllos se habían acogido a otras leyes de actualización. El resultado de la actualización y su efecto al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

	MILES DE EUROS			
	PLUSVALÍA AL 01-01-01	DOTACIÓN 2001	BAJAS DE INMOVILIZADO	SALDO AL 31-12-01
FLOTA AÉREA	33.566	(2.930)	(3.474)	27.162
TERRENOS	883	-	-	883
EDIFICIOS Y OTRAS CONSTRUCCIONES	9.718	(1.052)	(910)	7.756
MAQUINARIA, INSTALACIONES Y UTILLAJE	926	(425)	(3)	498
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	7	(5)	-	2
SIMULADORES DE VUELO	649	(374)	-	275
	<b>45.749</b>	<b>(4.786)</b>	<b>(4.387)</b>	<b>36.576</b>

Al 31 de diciembre de 2001 la amortización acumulada sobre la plusvalía obtenida en la actualización por el Grupo Iberia asciende a 89.090 miles de euros, aproximadamente.

El efecto de la actualización sobre las amortizaciones del ejercicio 2001 ha ascendido a 4.786 miles de euros, aproximadamente, mientras que en el ejercicio 2002 incidirá en 3.731 miles de euros, 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

Al 31 de diciembre de 2001, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo Iberia mantiene en su inmovilizado material asciende a 304.870 miles de euros.

En el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha dotado provisiones por depreciación de las flotas que se encuentran paradas (DC-9 y DC-10) o que se van a parar en 2002 (A-300) hasta su valor estimado de realización. Las dotaciones han sido de 6.100 miles de euros para la flota DC-10, 950 miles de euros para la flota DC-9 y 9.688 miles de euros para la flota A-300 y han sido registradas en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta (Nota 19-g).

### OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

A continuación se resume la flota operativa de la sociedades consolidadas al 31 de diciembre 2001:

FLOTA OPERATIVA AL 31-12-2001					
TIPO DE AVIÓN	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (a)	TOTAL
B-727	- (b)	-	-	-	-
B-747	5	-	4	-	9
B-757	-	1	17	-	18
A-300	5 (c)	-	-	-	5
A-319	-	-	4	-	4
A-320	9 (d)	9	34	-	52
A-321	2	2	-	-	4
A-340	-	-	15	-	15
DC-9	- (e)	-	-	-	-
DC-10	- (f)	-	-	-	-
MD-87	19	-	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
ATR-72	7	1	3	-	11
BEECHCRAFT-1900	-	-	-	2	2
	<b>60</b>	<b>13</b>	<b>82</b>	<b>2</b>	<b>157</b>

(a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación. Durante el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha cancelado todos los contratos de wet lease, habiendo devuelto los aviones, y alcanzado los oportunos acuerdos de cancelación. No obstante, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no ha llegado a un acuerdo con Air Europa, S.A. sobre seis aviones B-757, aviones que no están en operación al 31 de diciembre de 2001. Al 31 de diciembre de 2001, Binter Canarias, S.A. mantiene arrendados dos aviones Beechcraft 1900 en régimen de wet lease.

(b) No incluye once aviones, diez de los cuales se encuentran en situación de entrega a sus nuevos propietarios y uno se encuentra siniestrado a la espera de alcanzar un acuerdo con la compañía de seguros.

(c) No incluye un avión que ha sido parado al 31 de diciembre de 2001 y que está a la espera de ser vendido a Airbus.

(d) No incluye un avión que se encuentra siniestrado y parado en Bilbao. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se encuentra actualmente negociando con la compañía de seguros.

(e) No incluye 25 aviones que se encuentran inactivos y en situación de venta. En febrero de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha alcanzado acuerdos para la venta de estos aviones.

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

Existe una hipoteca constituida sobre un avión B-757 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 2001, a 19.064 miles de euros. Asimismo, los arrendadores financieros y operativos de los aviones A-320 y A-321 cuyos contratos se han firmado en los años 2000 y 2001, mantienen hipotecas sobre los aviones, sujetos a la legislación de cada país.

Al 31 de diciembre de 2001, se encuentran en situación de parados 44 aviones (once B-727, 25 DC-9, seis DC-10, un A-300 y un A-320) cuyo valor neto contable a la mencionada fecha asciende a 86.414 miles de euros. Estos aviones se encuentran en situación de venta excepto el avión A-320 y los Administradores de la Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no estiman que se vayan a producir pérdidas significativas en relación con los mismos. En relación con diez B-727 y 25 DC-9, existen acuerdos de venta, si bien los aviones no se van a entregar hasta 2002.

Con fecha 26 de septiembre de 2000, en el mercado europeo, se produjo una emisión de bonos por un volumen de 496.473 miles de euros, bonos garantizados por 18 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 2001, están operando ocho A-320 (siete en arrendamiento operativo y uno en arrendamiento financiero), dos A-321 (arrendamiento financiero) y ocho B-757 (arrendamiento operativo) relacionados con esta emisión.

En 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha firmado un contrato para el arrendamiento de las bodegas de dos aviones DC-8 para el ejercicio 2002.

#### **FLOTA EN PROPIEDAD**

##### **A-300**

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es propietaria de seis aviones A-300, habiendo parado uno de ellos al 31 de diciembre de 2001. Los acuerdos alcanzados en el presente ejercicio con Airbus, incluyen la compra por parte de Airbus de estos seis aviones por un precio de 17.019 miles de euros. Esta venta se va a producir en la medida en la que se produce la entrada en 2002 de los tres aviones A-340.

##### **DC-9**

En febrero de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha alcanzado acuerdos para la venta de los 25 aviones y 52 motores que conforman su flota DC-9, por un total de 11.913 miles de euros, que se encontraban registrados al 31 de diciembre de 2001 por un valor neto contable de 9.152 miles de euros.

#### **FLOTA EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO**

##### **FLOTA BOEING**

##### **B-757**

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene alquilados a diferentes sociedades (una por avión) 17 aviones B-757. Los contratos de arrendamiento vencen entre 2004 y 2005. Al final del período de arrendamiento se devolverán los aviones al arrendador. Para dieciséis de estos aviones, al finalizar el período de arrendamiento, el arrendador cuenta con garantía de valor residual otorgada por International Lease Finance Corporation.

Durante el ejercicio 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha rescindido los contratos de wet lease (arrendamiento operativo de flota con tripulación) suscritos con Air Europa, S.A. sobre seis aviones B-757. Tres de estos aviones que eran operados con anterioridad por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en régimen de arrendamiento operativo fueron subarrendados en 2000 a Air Europa, S.A..

## B-747

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando cuatro aviones B-747 en régimen de arrendamiento operativo mediante contratos suscritos con The Boeing Company (un avión) y Air Atlanta, S.A. (tres aviones) con vencimientos comprendidos entre 2002 y 2005. El contrato suscrito con Boeing permite ejercitar la opción de compra del avión en cualquier momento durante la duración del contrato y los contratos suscritos con Air Atlanta son prorrogables durante un año más. Estos tres contratos tienen establecidos a favor de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opciones de terminación anticipada en determinadas fechas.

En relación con los contratos de Air Atlanta, S.A., al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 2.042 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 9).

## FLOTA AIRBUS

### A-340

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. opera con quince aviones A-340 en régimen de arrendamiento operativo, de los cuales once aviones están arrendados a sendas sociedades denominadas "Iberbús" (véase Nota 9) en las que participa Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.. Al vencimiento de los contratos, comprendidos entre 2003 y 2007, 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 periodos de entre tres y ocho años y ejercer obligatoriamente la opción de compra de la aeronave o proceder a la devolución del avión.

En el último supuesto y en el caso de que el arrendador no encuentre comprador, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está obligada a prorrogar el contrato durante un año más para los que vencen en 2003 (cuatro aviones) y dos años más para el resto. Los vencimientos inicialmente pactados para los contratos de arrendamiento de tres de estas aeronaves han sido prorrogados pasando de 2003 a 2005, siempre y cuando no se produzca su venta en el mencionado periodo.

Los otros cuatro aviones A-340 están arrendados por periodos de nueve años, situándose el vencimiento de los contratos respectivos entre 2009 y 2010. Finalizados dichos periodos, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede optar por adquirir los aviones por unos importes prestablecidos o devolver los mismos al arrendador.

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

Al 31 de diciembre Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando 34 aviones A-320 y cuatro aviones A-319, en régimen de arrendamiento operativo siendo las características principales de estos contratos las siguientes:

- Doce aviones A-320 y cuatro aviones A-319 se están arrendando en virtud del contrato firmado con International Lease Finance Corporation, con vencimientos en 2004 (dos aviones), 2005 (siete aviones) y 2006 (siete aviones). Al vencimiento del periodo de arrendamiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede optar por dos prórrogas adicionales de uno o cinco años, sin que entre ambas superen seis años de arrendamiento adicional.

Como consecuencia de la firma de este contrato, al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado depósitos en garantía del buen fin de la operación por importe de 11.913 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 9).

- Dos aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2004. Al vencimiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede renovar el arrendamiento por siete años más.

- Nueve aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2012 y 2014, al término de los cuales Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. devolverá los aviones al arrendador. No obstante, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede optar por ejercer la opción de compra de los aviones por un valor predeterminado en los contratos en unas fechas establecidas: 30 de septiembre de 2007 (un avión), 30 de marzo de 2008 (dos aviones), 30 de septiembre de 2009 (cuatro aviones) y 15 de septiembre de 2011 (dos aviones).

- Cinco aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos en 2006 (tres aviones) y 2007 (dos aviones). Al vencimiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. puede prorrogar los contratos por cinco años más notificándolo doce meses antes de la finalización del periodo de arrendamiento original.

- Seis aviones A-320 se están arrendando en virtud de sendos contratos con vencimientos comprendidos entre 2001 y 2003. Al vencimiento, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. podrá devolver los aviones o extender el arrendamiento por cinco años más. En 2001, se han prorrogado los arrendamientos de los dos aviones cuyos contratos vencían en 2001.

#### MD-87

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está operando mediante contratos de arrendamiento operativo cinco aviones MD-87. Los contratos firmados 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.

#### WET LEASE

En los últimos años Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. suscribió 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.

Tras los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en septiembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. decidió cancelar la totalidad de los contratos de wet lease.

En relación con el contrato de dos B-747 firmado con Air Atlanta, S.A. en noviembre de 2001 se produce su cancelación. Tras las negociaciones en diciembre de 2001, se llega a un acuerdo entre las partes por el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se compromete a pagar como penalización 2.603.133 dólares USA, (equivalentes a 2.950 miles de euros), que se ha registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

En relación con el contrato firmado con Air Europa, S.A sobre once aviones (seis B-757, tres B-737 y dos B-767):

1. En octubre de 2001 se cancela la operación de los tres B-737 sin coste alguno.

2. Los contratos de los dos B-767, que desde diciembre de 1999 se estaban operando en régimen de dry lease, son cancelados en noviembre de 2001, alcanzando un acuerdo entre las partes en diciembre de 2001. Como consecuencia del acuerdo, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se compromete a pagar una penalización que ha sido registrada en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

3. En relación con los seis B-757, de los que tres de ellos están siendo arrendados operativamente por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. quien a su vez los subarrendaba a Air Europa, S.A. para que a su vez se los arrendara en régimen de wet lease a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sobre dos de los cuales existe un acuerdo en base al cual, una vez terminado el wet lease se restituiría el arrendamiento operativo original hasta la terminación del contrato, dejan de estar operativos a finales de octubre de 2001. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, no se ha llegado a un acuerdo de cancelación entre las partes. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha provisionado los costes de penalización que los Administradores consideran que finalmente van a ser liquidados que se han registrado en los epígrafes "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta y en "Provisión para responsabilidades" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

En relación con los contratos de wet lease con Air Europa, S.A., al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado depósitos por importe de 8.443 miles de euros que se encuentran registrados en el epígrafe "Otros deudores a largo plazo" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 9).

Asimismo, Binter Canarias, S.A. ha firmado dos contratos de wet lease sobre dos aviones Beechcraft 1900 que se encuentran vigentes al 31 de diciembre de 2001, por un periodo de un año, renovable anualmente.

#### **GASTOS DE ARRENDAMIENTO**

Las cuotas devengadas en el ejercicio 2001 en concepto de arrendamiento operativo de los aviones de las flotas B-747, B-757, B-767, A-319, A-320, A-340, MD-87 y ATR-72 mencionados anteriormente han ascendido a 376.955 miles de euros, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta (véase Nota 19). El importe total aproximado de las cuotas a pagar comprometidas por el arrendamiento operativo de estos aviones instrumentados en dólares USA, así como su año de devengo, es el que se detalla a continuación al 31 de diciembre de 2001:

<b>GASTOS DE ARRENDAMIENTO</b>	
<b>AÑO DE DEVENGO</b>	<b>MILLONES DE EUROS</b>
2002	365
2003	346
2004	315
2005 A 2014	650
	<b>1.676</b>

### 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 2001. 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 2001 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 Touroperador Viva Tours, S.A. y Amadeus Group, así como a la disminución de la participación en Amadeus Group como consecuencia del reparto de un dividendo así como a la reducción de capital que se ha producido en este mismo Grupo.

La participación en Touroperador Viva Tours, S.A. es negativa al 31 de diciembre de 2001 en 758 miles de euros, por lo que se ha reclasificado este valor a la cuenta "Provisión para responsabilidades" del epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

El resumen de los movimientos registrados es el siguiente:

<b>PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	81.683
REDUCCIÓN DE CAPITAL	(389)
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	22.220
DIVIDENDOS	(9.664)
RECLASIFICACIÓN	758
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>	<b>94.608</b>

### AMADEUS GROUP

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

En 2001, la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. acordó una reducción de capital de 55.384.709 acciones de la serie B (que solamente aportan derechos políticos), mediante la devolución de aportaciones, correspondiendo a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. una reducción de 3.883.667 acciones, habiendo recibido 39 miles de euros. El valor de coste de las mencionadas acciones ascendía a 389 miles de euros habiendo obtenido una minusvalía de 350 miles de euros que se encuentra registrada en el epígrafe "Pérdidas procedentes del inmovilizado" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

En 2001, la Junta General de Accionistas de Amadeus Global Travel Distribution, S.A., acordó un reparto de dividendos sobre los resultados del ejercicio 2000 de 52.232 miles de euros, correspondiendo al Grupo Iberia 9.664 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2001, 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 2001 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 2001 adjunto es el siguiente:

<b>CARTERA DE VALORES A LARGO PLAZO</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
IBERBOND PLC 1999	35.490
INTERINVEST, S.A.	30.244
SOCIEDADES IBERBUS	24.930
OPODO, LTD.	9.504
ADQUIRA ESPAÑA, S.A.	3.583
CORDIEM LLC.	2.330
OTROS	6.437
	<b>112.518</b>

#### **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 miles de euros. 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.

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. El calendario de vencimientos es de un 3% del principal en cada uno de los próximos cinco años y un 85% del principal en el año 2007. En función del vencimiento, al 31 de diciembre de 2001, 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 2001 adjunto, por un importe de 35.490 miles de euros, 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 2001 adjunto por un importe de 1.170 miles de euros (véase Nota 12).

Los intereses devengados durante el ejercicio 2001 ascienden a 2.186 miles de euros y se han registrado en el epígrafe "Otros intereses e ingresos asimilados" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta, encontrándose al 31 de diciembre de 2001 pendientes de cobro 735 miles de euros, que se han registrado en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

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

Al 31 de diciembre de 2001, la participación de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. en Interinvest, S.A. (accionista mayoritario de Aerolíneas Argentinas, S.A.) asciende al 0,1438% y está registrada por un coste de 30.244 miles de euros 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.

En el primer semestre de 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. otorgó un préstamo de 5.000.000 de dólares USA a Aerolíneas Argentinas, S.A. Al 31 de diciembre de 2001, se encuentran pendientes de cobro 6.273 miles de euros, clasificados en función de su vencimiento, 3.914 miles de euros en la cuenta "Oros deudores a largo plazo" (incluye 376 miles de euros de intereses devengados en 2001) del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto y 2.359 miles de euros en el epígrafe "Inversiones financieras temporales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto (véase Nota 12).

Asimismo, el Grupo Iberia mantiene cuentas a cobrar y a pagar de carácter comercial por un importe neto estimado a cobrar de 20.538 miles de euros al 31 de diciembre de 2001.

A la misma fecha, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tenía concedidos avales en dólares USA (parte de ellos con garantía hipotecaria sobre dos aviones B-747 propiedad de Aerolíneas Argentinas, S.A.) ante diversas entidades, en relación con Aerolíneas Argentinas, S.A. por un importe global de 58.207 miles de euros.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene cubierto este riesgo mediante una provisión de 85.031 miles de euros registrada en el epígrafe "Provisión para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto (Nota 15). Del importe de esta provisión, 23.565 miles de euros han sido registrados en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

#### **SOCIEDADES IBERBUS**

La información relacionada con estas sociedades, propietarias de los aviones A-340 operados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (véase Nota 8), al 31 de diciembre de 2001 obtenida de sus estados financieros provisionales, es la siguiente:

**AL 31-12-2001**

MILES DE EUROS

EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	PARTICIPACIÓN		CAPITAL	RESERVAS	BENEFICIOS
		DIRECTA	COSTE			(PÉRDIDAS) ORDINARIOS
IBERBUS CONCHA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.029	7.775	(1.187)	603
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.056	7.716	(2.122)	747
IBERBUS CHACEL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.283	8.547	(5.630)	1.970
IBERBUS ARENAL, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	40,00	2.362	8.743	(7.092)	1.107
IBERBUS TERESA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.504	7.905	(4.454)	2.368
IBERBUS EMILIA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.497	7.940	(4.756)	2.370
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.587	7.944	(1.670)	1.576
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	40,00	2.556	7.969	(1.220)	1.397
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLIN	45,45	1.896	4.753	(2.005)	(641)
IBERBUS M <sup>º</sup> DE MOLINA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	45,45	1.983	4.998	(2.648)	(403)
IBERBUS MARÍA PITA, LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLIN	45,45	2.177	5.262	(1.789)	(596)
<b>TOTAL</b>			<b>24.930</b>			

Como consecuencia de los compromisos asumidos por el accionista mayoritario de estas sociedades en los contratos firmados para la constitución de las sociedades Iberbus que garantizan a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de los valores invertidos, estas sociedades fueron excluidas del perímetro de consolidación en 2000.

**OTRAS INVERSIONES**

Al 31 de diciembre de 2001, el Grupo Iberia mantiene las siguientes participaciones:

1. Participación de un 9,143% en el capital social de Opodo, Ltd. (antigua Online Travel Portal), sociedad constituida para realizar ventas comunes vía Internet. Al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había realizado una inversión de 7.200 miles de euros que se encontraba totalmente provisionada. Durante el ejercicio 2001, Opodo, Ltd. ha realizado una ampliación de capital de 25.200 miles de euros, habiendo suscrito Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. 2.304 miles de euros (2.304.000 acciones de un euro de valor nominal) correspondiente al 9,143% de participación. Al 31 de diciembre de 2001 se mantiene la provisión por 7.200 miles de euros.

2. En 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha adquirido el 10% del capital social de Iniciativa de Mercados Interactivos, S.A. que se denominará en un futuro Adquiria, por 3.583 miles de euros. Esta sociedad se dedica a aglutinar órdenes de compra en internet para obtener mejores precios. La adquisición de esta participación se ha realizado mediante tres préstamos concedidos por Telefónica, S.A. por 896 miles de euros, por Telefónica Publicidad e Información, S.A. por 896 miles de euros y BBVA E-Commerce por 1.791 miles de euros, que vencen el 15 de agosto de 2002. Como garantía del cumplimiento de estas obligaciones, los títulos están pignorados en beneficio de los prestamistas.

3. En 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito el 1,86% del capital social de Cordiem LLC y el 2,07% del capital social de Cordiem Inc por un valor total de 2.330 miles de euros. Este Grupo se dedica a la creación de un portal de internet para las compras y ventas de bienes comunes a las compañías aéreas.

4. Asimismo, en 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha suscrito el 40% del capital social de Sociedad Preparatoria de Medios de Pago, S.A. por importe de 361 miles de euros. Esta sociedad que no ha tenido actividad en 2001, es la sociedad preparatoria para constituir una Entidad Financiera Crediticia en 2002 para la emisión de medios de pago.

En 2001, el Grupo Iberia ha enajenado su participación en France Telecom obtenida como consecuencia del canje de las acciones de EQUANT, NV. habiendo obtenido una plusvalía de 16.184 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Ingresos de otros valores negociables" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

#### **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 2001 adjunto es el siguiente:

<b>OTROS DEUDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
CRÉDITOS A SOCIEDADES IBERBUS	224.725
CRÉDITOS A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES EN DRY LEASE (NOTA 8)	2.042
DEPÓSITOS Y FIANZAS DE AVIONES EN WET LEASE (NOTA 8)	8.443
DEPÓSITOS Y FIANZAS OPERACIÓN DE AVIONES ILFC (NOTA 8)	11.913
OTROS	14.543
	<b>265.580</b>

Los datos más significativos en relación con los principales créditos concedidos por el Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2001 son:

**CREDITOS**

	MILES DE EUROS	FECHA DE VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	3.914 (a)	2006	5,25%
IBERBUS CONCHA, LTD.	22.301	29-02-2003	5,00%
IBERBUS ROSALÍA, LTD.	22.133	10-05-2003	5,00%
IBERBUS CHACEL, LTD.	24.515	06-09-2003	6,00%
IBERBUS ARENAL, LTD.	25.078	18-10-2003	6,00%
IBERBUS TERESA, LTD.	22.676	21-10-2004	6,00%
IBERBUS EMILIA, LTD.	22.775	10-11-2004	6,00%
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	22.786	15-05-2005	6,00%
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	22.858	15-06-2005	6,00%
IBERBUS JUANA INÉS, LTD.	12.537	01-12-2006	6,00%
IBERBUS MARÍA DE MOLINA, LTD.	13.185	15-03-2007	6,00%
IBERBUS MARÍA PITA, LTD.	13.881	15-06-2007	6,00%
<b>TOTAL</b>	<b>228.639</b>		

(a) Este importe se encuentra provisionado en el epígrafe "Provisiones para riesgos y gastos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

Las sociedades "Iberbus" son las arrendadoras de aviones A-340 (véase Nota 8). Tanto el principal como los intereses vencen en las fechas indicadas.

## 10. ACCIONES PROPIAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

El movimiento habido en el ejercicio en el epígrafe "Acciones propias de la Sociedad dominante" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto es el siguiente:

ACCIONES PROPIAS	MILES DE EUROS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	-
ALTAS	25.410
BAJAS	(10.340)
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>	<b>15.070</b>

En cualquier evaluación del patrimonio del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2001, el valor de las acciones propias debería deducirse de la cifra de fondos propios consolidados mostrada en el balance de situación consolidado adjunto. Las acciones propias en poder del Grupo al 31 de diciembre de 2001 representan el 1,59% del capital social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y totalizan 14.563.218 acciones, con un valor nominal global de 11.359 miles de euros y un precio medio de adquisición de 1,035 euros por acción. El saldo de la cuenta "Reserva para acciones propias" al 31 de diciembre de 2001 cubre en su totalidad el valor neto contable de aquéllas por importe de 15.070 miles de euros.

Las altas del ejercicio corresponden a adquisiciones realizadas por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. durante el ejercicio 2001.

Las bajas del ejercicio corresponden, fundamentalmente, a la entrega de acciones realizada a determinados empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. que, al amparo de los acuerdos alcanzados en 2000 como consecuencia de la fusión de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y Aviación y Comercio, S.A., optaron por cobrar la paga de fusión en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Al 31 de diciembre de 2000, el Grupo Iberia mantenía una provisión por 9.232 miles de euros para hacer frente a esta obligación.

---

## **11. FONDO DE COMERCIO / DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN**

---

### **FONDO DE COMERCIO**

El fondo de comercio corresponde, tal y como se ha señalado en la Nota 6-a, a la diferencia positiva entre el valor pagado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por la adquisición del 67% de Aviación y Comercio, S.A. y su correspondiente valor teórico contable al 31 de diciembre de 1997.

Los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., acogidos 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 2001 en este capítulo del balance de situación consolidado adjunto ha correspondido a la dotación por amortización por importe de 6.613 miles de euros.

### 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 2000.

El movimiento habido durante el ejercicio 2001 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 2001.

## 12. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

El desglose de este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto es el siguiente:

AL 31-12-2001	MILES DE EUROS
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	884.314
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	12.150
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	7.198
CRÉDITOS A AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A. (NOTA 9)	2.359
BONOS IBERBOND (NOTA 9)	1.170
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	31.762
<b>TOTAL</b>	<b>938.953</b>

El tipo medio anual al que se han invertido las cantidades colocadas en imposiciones a corto plazo durante el ejercicio 2001 ha sido el 4,472%.

### 13. FONDOS PROPIOS

El movimiento habido en las cuentas de Fondos propios durante el ejercicio 2001 ha sido el siguiente:

	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN	DIFERENCIAS POR EL AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS	RESERVA LEGAL	RESERVA DE FUSIÓN
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	712.110	96.454	1.201	40.474	165
DISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 2000	-	-	-	17.941	-
RESERVAS PARA ACCIONES PROPIAS	-	-	-	-	-
BENEFICIOS CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 2001 SEGÚN CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA ADJUNTA	-	-	-	-	-
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>	<b>712.110</b>	<b>96.454</b>	<b>1.201</b>	<b>58.415</b>	<b>165</b>

#### CAPITAL SOCIAL

Al 31 de diciembre de 2001, 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.

Al 31 de diciembre de 2001, los accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. eran los siguientes:

ACCIONISTAS AL 31-12-2001		
	Nº ACCIONES	PORCENTAJE
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID	91.290.716	10,00
BA & AA HOLDINGS LIMITED	91.296.204	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
SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES	49.212.526	5,39
OTRAS CAJAS DE AHORRO	27.404.254	3,00
EL CORTE INGLÉS, S.A.	27.387.215	3,00
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	14.563.218	1,59
OTROS, INCLUIDO PERSONAL	484.000.899	53,02
<b>TOTAL</b>	<b>912.962.035</b>	<b>100,00</b>

MILES DE EUROS							
RESERVA PARA ACCIONES PROPIAS	RESERVA DE REVALORIZACIÓN	RESERVAS VOLUNTARIAS	RESERVAS EN SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL	RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	BENEFICIOS DEL EJERCICIO	TOTAL	DIVIDENDOS
-	38	8.875	66.496	37.106	201.183	1.164.102	-
-	-	116.840	2.913	18.864	(201.183)	(44.625)	44.625
15.070	-	(15.070)	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	50.189	50.189	-
<b>15.070</b>	<b>38</b>	<b>110.645</b>	<b>69.409</b>	<b>55.970</b>	<b>50.189</b>	<b>1.169.666</b>	<b>-</b>

En abril de 2001, Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, antiguo accionista mayoritario de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., realizó una Oferta Pública de Venta de Acciones en Bolsa. El número de acciones finalmente ofertado fue de 442.912.736 y el precio de emisión fue de 1,19 euros por acción. La oferta se distribuyó en una oferta española y en una oferta internacional.

La oferta española tenía un tramo minorista que se dividía en un subtramo general y en un subtramo de empleados, y un tramo institucional.

La oferta internacional iba dirigida a inversores institucionales y no ha sido objeto de registro en ninguna jurisdicción distinta de la española.

En virtud de los acuerdos alcanzados con el personal en 1999, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ofreció desde mayo de 2001 un plan de opciones sobre acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a sus empleados. Para el cumplimiento de este plan, los empleados debían aceptar las opciones antes del 16 de mayo de 2001 y efectuar un depósito de 0,3 euros por acción (50 pesetas por acción) antes del 31 de agosto de 2001. Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., se comprometía a devolver el depósito en el plazo de un año desde la aceptación del plan por parte del trabajador, en el caso de que éste renunciara al Plan. El precio de ejercicio de la opción es el precio de la Oferta Pública de Venta de Acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. emitida en abril de 2001.

Al 31 de diciembre de 2001, el número de opciones aceptadas por los empleados y no devueltas asciende a 30.187.000, aproximadamente, y ha generado un pago a cuenta de 9.056 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Otras deudas no comerciales" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto.

Para hacer frente a los compromisos adquiridos con los empleados de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., la Junta General de Accionistas de esta sociedad ha facultado a su Consejo de Administración para proceder a la emisión de obligaciones convertibles en acciones de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., con exclusión del derecho de suscripción preferente de las actuales accionistas hasta un importe de 343 millones de euros o alternativamente entregar las acciones propias.

#### **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.

#### **DIFERENCIA POR AJUSTE DEL CAPITAL A EUROS**

Como consecuencia de la redenominación del capital social a euros aprobada por el Consejo de Administración en 2000, 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. efectuada en 2000, se generó una reserva de fusión.

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. destinó 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 de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

<b>AL 31-12-2001</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
BINTER CANARIAS, S.A.	5.296
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	(38.405)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	1.584
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	6.300
CARGOSUR, S.A.	(3.657)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	4.075
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(74.235)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	9.602
TOTAL	(89.440)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	158.849
<b>TOTAL</b>	<b>69.409</b>

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

<b>AL 31-12-2001</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
RESERVAS CORRESPONDIENTES A AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	83.827
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., POR EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	125.321
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(35.857)
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN VENTA DE INMOVILIZADO	(568)
DOTACIONES AL FONDO DE COMERCIO	(14.329)
OTROS	455
<b>TOTAL</b>	<b>158.849</b>

El desglose del epígrafe "Reservas en sociedades puestas en equivalencia" del balance de situación consolidado adjunto al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

<b>RESERVAS EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	(93.447)
AMADEUS GROUP	93.355
TOUROPERADOR VIVA TOURS, S.A.	(1.719)
TOTAL	(1.811)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	57.781
<b>TOTAL</b>	<b>55.970</b>

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

<b>AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., POR EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	94.822
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(43.796)
MEJORA PATRIMONIAL NETA DE IMPUESTOS PROCEDENTE DE AMADEUS	12.494
ANULACIÓN DE PLUSVALÍAS EN VENTA DE INMOVILIZADO	(7.458)
REVERSIÓN DE LA DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN	1.719
<b>TOTAL</b>	<b>57.781</b>

#### **OTROS ASPECTOS**

Las reservas restringidas de las sociedades del Conjunto consolidable al 31 de diciembre de 2001 ascienden a 8.599 miles de euros (5.660 miles de euros por reservas de revalorización y 2.939 miles de euros por reservas legales).

Al 31 de diciembre de 2001, las pérdidas acumuladas han reducido los fondos propios de VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. y de Cargosur, S.A. por debajo de la mitad y de los dos tercios de sus respectivos capitales sociales, por lo que los respectivos Administradores están actualmente evaluando diversas acciones para restablecer sus equilibrios patrimoniales de acuerdo con los respectivos plazos establecidos en la legislación vigente.

Las sociedades que poseen una participación igual o superior al 10% en el capital social de las sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2001 son las siguientes:

<b>AL 31-12-2001</b>		
<b>SOCIEDAD</b>	<b>% DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>SOCIEDAD PARTICIPADA</b>
MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.	25,00	COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	34,00	SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, 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	TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.
IBEROSTAR HOTELES Y APARTAMENTOS, S.A.	14,99	TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.

## 14. SOCIOS EXTERNOS

El movimiento habido en el epígrafe "Socios externos" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto, por sociedad dependiente, es el siguiente:

	MILES DE EUROS				
	<b>VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.</b>	<b>IBER-SWISS CATERING, S.A.</b>	<b>COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.</b>	<b>SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.</b>	<b>TOTAL</b>
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001	(56)	3.125	577	3.458	7.104
DIVIDENDOS	-	(394)	(136)	(428)	(958)
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS DEL EJERCICIO 2001	(20)	659	162	2.148	2.949
<b>SALDO AL 31-12-2001</b>	<b>(76) (a)</b>	<b>3.390</b>	<b>603</b>	<b>5.178</b>	<b>9.095</b>

(a) Esta cuenta a cobrar a accionistas minoritarios se encuentra provisionada al 31 de diciembre de 2001.

El desglose del saldo al 31 de diciembre de 2001 en cada una de las sociedades es el siguiente:

<b>AL 31-12-2001</b>					MILES DE EUROS
	CAPITAL SOCIAL	RESERVAS	RESERVAS DE REVALORIZACIÓN	PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	TOTAL
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(68) (a)	12	-	(20)	(76)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	902	1.410	419	659	3.390
COMPANÍA AUXILIAR AL CARGO-EXPRES, S.A.	48	391	2	162	603
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	83	2.947	-	2.148	5.178
	<b>965</b>	<b>4.760</b>	<b>421</b>	<b>2.949</b>	<b>9.095</b>

(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.

## 15. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

Este epígrafe del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2001 adjunto está compuesto por las siguientes partidas:

<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>		MILES DE EUROS
PROVISIONES PARA PENSIONES (NOTA 6-m)		47.186
PROVISIONES PARA OBLIGACIONES CON EL PERSONAL (NOTA 6-o)		452.106
PROVISIÓN PARA GRANDES REPARACIONES (NOTA 6-e)		129.188
PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 6-p)		669.592
<b>TOTAL</b>		<b>1.298.072</b>

### PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

El movimiento registrado en el ejercicio 2001 en esta cuenta ha sido el siguiente:

<b>PROVISION PARA RESPONSABILIDADES</b>		MILES DE EUROS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 2001		610.310
VENTA DE SOCIEDADES		(42)
DOTACIONES (NOTA 19)		110.728
APLICACIONES		(52.162)
RECLASIFICACIÓN (NOTA 9)		758
<b>SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001</b>		<b>669.592</b>

Al 31 de diciembre de 1999 quedó constituida una provisión por importe de 180.304 miles de euros 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 ha llevado a efecto en los ejercicios 2000 y 2001. Este plan que se encuentra cerrado al 31 de diciembre de 2001, ha acogido a 869 personas y ha supuesto un coste de 131.484 miles de euros. Al 31 de diciembre de 2001, existe una provisión para atender las bajas instrumentadas en prejubilaciones (pagos mensuales) que corresponde a 806 personas por un valor a la mencionada fecha de 98.990 miles de euros.

Para determinar este pasivo al 31 de diciembre de 2001 se ha realizado, por expertos independientes, un estudio actuarial que se ha elaborado siguiendo el método denominado "unit credit" y sus principales parámetros técnicos son un tipo de interés anual del 3,5%, un índice supuesto de precios de consumo del 2% anual y las tablas generacionales españolas de supervivencia utilizadas son las denominadas PERM/F-2000 P.

Durante el ejercicio 2001 se han realizado pagos contra la provisión existente al 31 de diciembre de 2000 por este concepto por importe de 22.612 miles de euros.

En el ejercicio 2000, los Administradores de la Sociedad dominante constituyeron con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" una provisión por importe de 180.304 miles de euros para hacer frente al coste estimado de un plan de rejuvenecimiento de la plantilla que se iba a hacer efectivo en los ejercicios 2001, 2002 y 2003. Como consecuencia de los acontecimientos de relevancia mundial acaecidos en el mes de septiembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. preparó un Expediente de Regulación de Empleo aprobado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el 26 de diciembre de 2001. Este Expediente que ha sido aprobado para un objetivo de 2.515 personas, identificadas por colectivo, es de carácter voluntario para ambas partes. El plazo para presentar solicitudes finalizó para todos los colectivos el 31 de enero de 2002 excepto para el colectivo de pilotos, cuyo plazo finaliza el 31 de diciembre de 2002.

Al 31 de enero de 2002, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. había recibido 2.670 solicitudes habiendo aceptado al 28 de febrero de 2002, 2.302 solicitudes.

Al 31 de diciembre de 2001, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. mantiene una provisión por un importe de 249.991 miles de euros, que se ha cubierto traspasando a este concepto la provisión generada al 31 de diciembre de 2000 para el plan de rejuvenecimiento de plantilla que ha quedado cancelado, por importe de 180.304 miles de euros, por la parte no comprometida del pasivo generado al 31 de diciembre de 1999 para el plan de bajas por importe de 63.677 miles de euros, y por una dotación realizada en el ejercicio 2001 por importe de 6.010 miles de euros que se ha registrado en el epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta.

El importe restante de las dotaciones del ejercicio 2001, que también se ha registrado, en su mayor parte, con cargo al epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta, corresponde al importe estimado por los Administradores de la Sociedad dominante por responsabilidades probables de diversa naturaleza, fundamentalmente, riesgos relacionados con Aerolíneas Argentinas, S.A., riesgos de la cancelación de contratos de wet lease y otros.

Las aplicaciones restantes corresponden fundamentalmente al pago de indemnizaciones al personal de VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. y a la cancelación de provisiones relacionadas con riesgos.

El importe restante del saldo de la cuenta "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 las sociedades consolidadas.

## 16. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2001, correspondientes a préstamos y a operaciones de arrendamiento financiero (Nota 7), de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO AL 31-12-2001							MILES DE EUROS
DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:							
EN DIVISA:	DIVISA	2002	2003	2004	2005	2006	AÑOS SIGUIENTES
	EN EUROS	96.517	59.008	42.301	38.074	31.225	220.408
	EN DIVISA:						
	YENES (P)	7.661	9.255	-	-	-	-
	YENES (I)	2.725	2.745	-	-	-	-
	DÓLAR USA (P)	193.808	2.583	10.017	-	-	-
	DÓLAR USA (I)	187	-	-	-	-	-
		<b>300.898</b>	<b>73.591</b>	<b>52.318</b>	<b>38.074</b>	<b>31.225</b>	<b>220.408</b>

Durante 2001, los tipos de interés medios anuales ponderados de los préstamos indicados anteriormente fueron del 5,77% para los préstamos en euros y del 4,36% para los préstamos en moneda extranjera, estando varios de ellos referenciados al MIBOR o LIBOR, respectivamente.

## 17. 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 2001, de acuerdo con el siguiente criterio: valores notacionales 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:

**AL 31-12-2001**

MILES DE EUROS

**COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:**
**OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO**

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	597.632
--	---------

**OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS**

IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	88.363
---	--------

**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)	85.984
--	--------

**OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE CAMBIO**

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	210.598
--	---------

OPCIONES CALL COMPRADAS	183.853
-------------------------	---------

OPCIONES CALL VENDIDAS	230.132
------------------------	---------

OPCIONES PUT COMPRADAS	34.891
------------------------	--------

OPCIONES PUT VENDIDAS	225.823
-----------------------	---------

SEGUROS DE CAMBIO	29.302
-------------------	--------

**OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS**

IRS'S (PERMUTAS FINANCIERAS SOBRE TIPOS DE INTERÉS)	24.668
---	--------

**OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA**

OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE	332.907
--	---------

## 18. 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 del Conjunto Consolidable del ejercicio 2001 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

(a) Este importe corresponde, fundamentalmente, a la deducción de provisiones de filiales realizada por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

(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 a la incorporación de las plusvalías diferidas por reinversión en los años 1996 a 2000 al acogerse el Grupo al nuevo sistema de deducción por reinversión.

(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.

2001	MILES DE EUROS		
	AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
PÉRDIDA CONTABLE DEL EJERCICIO (ANTES DE IMPUESTOS)			(85.232)
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.177	(118.019)(a)	(116.842)
DIFERENCIAS TEMPORALES :			
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	159.776 (b)	(2.070)	157.706
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	61.298 (c)	(159.903) (d)	(98.605)
<b>BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(142.973)</b>
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN :			
DIFERENCIAS PERMANENTES	10.921	(25.093)	(14.172)
<b>BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(157.145)</b>

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta, 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:

2001	MILES DE EUROS
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	(75.686)
<b>MÁS / (MENOS):</b>	
PROVISIÓN POR DIFERENCIAS PERMANENTES NEGATIVAS	39.122
REGULARIZACIÓN IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES DEL AÑO 2000	(110.445)
OTROS	8.639
<b>IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>	<b>(138.370)</b>

Hasta el 31 de diciembre de 2000, el Conjunto Consolidable declaraba su Impuesto sobre Sociedades en régimen de tributación consolidada con la entidad dominante Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), antiguo accionista mayoritario.

Al 31 de diciembre de 2000, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. estimó el diferimiento de la tributación de la plusvalía que obtuvo en 2000 por la venta de acciones de Amadeus Global Travel Distribution, S.A. No obstante, el presentar la declaración del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2000, no se acogió a los beneficios fiscales, integrando en la base imponible la totalidad de la plusvalía obtenida y compensándola con bases imponibles negativos de ejercicios anteriores aportados al Grupo Fiscal SEPI, pagando a éste la cantidad pactada por aquéllas. La mejora patrimonial generada por esta regularización es la diferencia entre el diferimiento registrado al cierre del ejercicio 2000 y el coste de la recuperación de las bases imponibles negativos.

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:

	MILES DE EUROS					
	DEUDORES			OTROS DEUDORES		
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL DEUDORES	OTRAS DEUDASNO COMERCIALES	ACREEDORES A LARGO PLAZO	TOTAL ACREEDORES
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	-	-	-	5.907	-	5.907
BASE IMPONIBLE NEGATIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	-	20.689	20.689	-	-	-
DIFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	-	48.353	48.353	-	725	725
DIFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	31.661	308.392	340.053	-	1.415	1.415
<b>TOTAL</b>	<b>31.661</b>	<b>377.434</b>	<b>409.095</b>	<b>5.907</b>	<b>2.140</b>	<b>8.047</b>

El calendario estimado de aplicación de los créditos impositivos a largo plazo al 31 de diciembre de 2001 es el siguiente:

AÑO DE RECUPERACIÓN	MILES DE EUROS
2003	38.696
2004	38.696
2005 Y SIGUIENTES	300.042
	<b>377.434</b>

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

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades 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 20.345 miles de euros en el ejercicio 2001 por dichos conceptos que han quedado pendientes de aplicar.

Durante el ejercicio 2001, el Grupo Iberia se ha acogido al régimen de deducción por reinversión de beneficios extraordinarios por importe de 1.224 miles de euros y ha reinvertido el precio de venta originario de las plusvalías en inmovilizado por un importe de 11.336 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2001, el Grupo Iberia ha incorporado a la base imponible la totalidad de las rentas acogidas al antiguo régimen de diferimiento por reinversión en ejercicios anteriores:

AÑO DE REINVERSIÓN	MILES DE EUROS
1996	4.450
1997	5.502
1998	41.404
1999	2.928
2000	7.014
	<b>61.298</b>

En enero de 1997, las Autoridades Tributarias iniciaron la inspección de los ejercicios 1993 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 2001.

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 2001.

Durante el ejercicio 2001, las Autoridades Tributarias han levantado actas a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. por el Impuesto de Aduanas correspondiente al segundo semestre de 1998, 1999 y cinco primeros meses de 2000 firmados en disconformidad sobre los 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 2001.

Al 31 de diciembre de 2001 están abiertos a inspección fiscal los ejercicios 1998, 1999, 2000 y 2001 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 2001 como consecuencia de una eventual inspección de dichos ejercicios.

Al 31 de diciembre de 2001, 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 inspeccionaron 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 2001.

Al 31 de diciembre de 2001, 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 2001 como consecuencia de una eventual inspección de ambos periodos.

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 2001 como consecuencia de una eventual inspección.

## 19. 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 2001 y 2000 es como sigue:

POR ACTIVIDADES	MILES DE EUROS	
	2001	2000
INGRESOS POR PASAJE (a)	3.798.455	3.561.502
INGRESOS POR CARGA	270.793	256.296
HANDLING (DESPACHO DE AVIONES Y SERVICIOS EN AEROPUERTOS)	220.746	232.730
ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS	94.816	124.379
OTROS INGRESOS	130.253	121.885
<b>TOTAL</b>	<b>4.515.063</b>	<b>4.296.792</b>

(a) Incluye otros ingresos derivados de acuerdos comerciales por importe de 155.155 miles de euros en 2001 y 103.102 miles de euros en 2000.

La distribución por redes de los ingresos por pasaje del ejercicio 2001 es la siguiente:

RED	MILES DE EUROS	
	2001	2000
NACIONAL Y EUROPEA	2.534.881	2.382.911
ATLÁNTICO	1.181.074	1.085.789
AFRICA Y ORIENTE	82.500	92.802
<b>TOTAL</b>	<b>3.798.455</b>	<b>3.561.502</b>

### 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	MILES DE EUROS	
	2001	2000
INGRESOS POR COMISIONES	105.839	93.313
INGRESOS POR ALQUILERES	19.589	57.144
OTROS INGRESOS DIVERSOS	97.757	40.136
	<b>223.185</b>	<b>190.593</b>

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 2001 adjunta, es la siguiente:

INGRESOS EXTRAORDINARIOS	MILES DE EUROS
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES	14.507
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADOS CON RIESGOS	12.249
OTROS	6.025
	<b>32.781</b>

### D) APROVISIONAMIENTOS

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas presenta la siguiente composición:

APROVISIONAMIENTOS	MILES DE EUROS	
	2001	2000
COMBUSTIBLE DE AVIONES	634.677	576.299
REPUESTOS PARA LA FLOTA AÉREA	140.497	114.889
MATERIAL DE MAYORDOMIA	33.232	30.922
OTROS APROVISIONAMIENTOS	38.890	56.700
	<b>847.296</b>	<b>778.810</b>

El gasto por combustible en el ejercicio 2001 ha ascendido a 668.257 miles de euros. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir este gasto en 33.580 miles de euros.

Los importes del ejercicio 2000 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2001.

#### E) 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 2001 y 2000 adjuntas, es el siguiente:

<b>PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL</b>		<b>MILES DE EUROS</b>
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	1.033.950	1.013.138
CARGAS SOCIALES	327.238	324.210
	<b>1.361.188</b>	<b>1.337.348</b>

El número de empleados del Conjunto consolidable por integración global, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2001 y 2000, ha sido el siguiente:

<b>EMPLEADOS</b>		
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
<b>TIERRA:</b>		
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS	1.441	1.574
CUERPO GENERAL ADMINISTRATIVO	6.940	7.103
OTROS	12.331	12.453
	<b>20.712</b>	<b>21.130</b>
<b>VUELO:</b>		
PILOTOS	1.973	1.921
OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO	153	216
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	4.685	4.340
	<b>6.811</b>	<b>6.477</b>
	<b>27.523</b>	<b>27.607</b>

### F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

La composición de este epígrafe de las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2001 y 2000 adjuntas, es la siguiente:

(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 119.598 miles de euros en el ejercicio 2001 y a 120.754 miles de euros en el ejercicio 2000. El gasto por alquiler de flota ha ascendido en los ejercicios 2001 y 2000 a 376.955 miles de euros y a 261.331 miles de euros, respectivamente. No obstante, las operaciones de futuros relacionadas han conseguido reducir estos gastos en 8.519 miles de euros en el año 2001 para wet y en 22.112 miles de euros y 60.827 miles de euros para los años 2001 y 2000 para gastos de alquiler, respectivamente.

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

(c) Incluye los gastos de alquiler de bodegas que asciende a 5.229 miles de euros en 2001 y 3.413 miles de euros el 2000.

<b>OTROS GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>MILES DE EUROS</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
GASTOS COMERCIALES	514.124	509.748
ALQUILER FLOTA AÉREA		
WET LEASE (a)	111.079	146.671
DRY LEASE (a)	354.843	200.504
OTROS	11.098	13.713
SERVICIOS DE TRÁFICO AÉREO	293.427	279.198
GASTOS DE ESCALA	49.887	46.411
GASTOS DE INCIDENCIAS	18.802	16.115
TASAS DE NAVEGACIÓN	218.387	200.000
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA (b)	134.725	162.398
MANTENIMIENTO GENERAL	30.209	30.172
GASTOS SISTEMA DE RESERVAS	133.349	111.068
SERVICIO A BORDO	106.321	83.040
OTROS ALQUILERES (c)	70.134	63.329
OTROS	296.249	266.899
	<b>2.342.634</b>	<b>2.129.266</b>

Los importes del ejercicio 2000 se han reclasificado de acuerdo con los criterios aplicados en 2001.

### G) GASTOS EXTRAORDINARIOS

La composición del saldo del epígrafe "Gastos extraordinarios" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2001 adjunta, es la siguiente:

<b>GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>MILES DE EUROS</b>
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES (NOTA 15)	110.728
PROVISIONES FLOTA DC-9, DC-10 Y A-300 (NOTA 8)	16.738
PAGA DE PRIVATIZACIÓN A EMPLEADOS	26.703
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	15.197
	<b>169.366</b>

## 20. 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 2001 y 2000 es la siguiente:

APORTACION DE LAS SOCIEDADES	MILES DE EUROS	
	BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)	
	2001	2000
IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	16.865	151.918
BINTER CANARIAS, S.A.	8.464	8.576
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	6
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRÉS, S.A.	487	409
CAMPOS VELÁQUEZ, S.A.	15	-
CARGOSUR, S.A.	(1.244)	(6)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	1.537	1.839
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(3.738)	2.013
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	5.583	4.460
AMADEUS GROUP	24.928	32.978
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (a)	-	-
TOUOPERADOR VIVA TOURS, S.A.	(2.708)	(1.010)
<b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>50.189</b>	<b>201.183</b>

(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 2001 y 2000 adjuntas es el siguiente:

BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS	MILES DE EUROS	
	BENEFICIOS / (PÉRDIDAS)	
	2001	2000
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRÉS, S.A.	162	138
IBER-SWISS CATERING, S.A.	659	787
VIVA VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(20)	12
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.	2.148	1.713
<b>BENEFICIOS ATRIBUIDOS A SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>2.949</b>	<b>2.650</b>

## **21. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El importe de las remuneraciones devengadas por todos los conceptos en el curso del ejercicio 2001 por los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ascendió a 1.321 miles de euros.

Durante el ejercicio 2001 no se ha concedido ningún anticipo o crédito a los miembros del Consejo de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., no existiendo obligaciones contraídas con los mismos en materia de pensiones.



INFORME ANUAL 2001



EC-FNR



---

## INFORME DE GESTION CONSOLIDADO

---

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

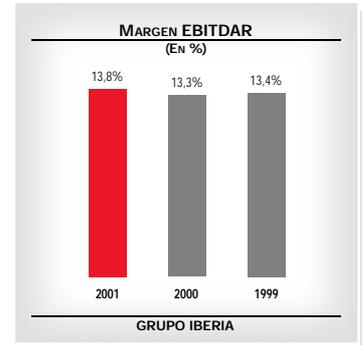
**IBERIA**  
GRUPO IBERIA



## PRINCIPALES PARÁMETROS

### GRUPO IBERIA

	2001	2000	% s/A.A.
<b>RESULTADOS (MILLONES €)</b>			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.738,3	4.487,4	5,6
BAIAR (EBITDAR)	655,3	598,4	9,5
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	4,9	65,8	(92,6)
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(85,2)	221,4	N.A.
RESULTADOS NETOS ATRIBUIDOS A LA SOCIEDAD (RNDI)	50,2	201,2	(75,0)
RESULTADOS NETOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	5,50	22,04	(75,0)
DIVIDENDOS POR ACCIÓN (CÉNT. €) (1)	-	4,91	-
<b>TRÁFICO DE PASAJEROS: PRODUCCIÓN E INGRESOS</b>			
AKOs (MILLONES)	59.014	54.863	7,6
PKTs (MILLONES)	41.810	40.484	3,3
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	70,8	73,8	(3,0 P.)
INGRESOS DE PASAJE (MILLONES €)	3.643,3	3.458,4	5,3
INGRESO MEDIO POR PKT (CÉNT. €)	8,71	8,54	2,0
<b>MAGNITUDES Y RATIOS FINANCIEROS</b>			
FONDOS PROPIOS (MILLONES €)	1.169,7	1.164,1	0,5
DEUDA NETA (MILLONES €) (2)	(243,0)	(17,7)	N.A.
MARGEN EBITDAR (%)	13,8	13,3	0,5 P.
MARGEN RESULTADOS EXPLOTACIÓN (%)	0,1	1,5	(1,4 P.)
INGRESO EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT. €)	8,03	8,18	(1,8)
COSTE EXPLOTACIÓN POR AKO (CÉNT. €)	8,02	8,06	(0,5)
<b>RECURSOS</b>			
PLANTILLA MEDIA EQUIVALENTE (3)	27.479	27.441	(0,1)
FLOTA OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE	157	175	(10,3)
UTILIZACIÓN DE LA FLOTA PROPIA (H.B. POR AVIÓN Y DÍA)	8,24	7,41	11,2



(1) Número de acciones al 31 de diciembre en ambos ejercicios: 912.962.035.

(2) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada.

(3) Están excluidos los empleados de Binter Mediterráneo y de VIVA en ambos ejercicios.

---

## 1. HECHOS RELEVANTES

---

En el ejercicio 2001 el Grupo Iberia supo adaptarse a unas circunstancias excepcionales muy difíciles. Pese a la debilidad de los mercados consiguió alcanzar un margen de EBITDAR del 13,8%, obteniendo unos resultados consolidados positivos: beneficios de explotación de € 4,9 millones, y beneficios después de impuestos y de minoritarios de € 50,2 millones.

Durante 2001 se realizó la **salida a Bolsa de IBERIA**, un hito en la historia de la Compañía que, además, constituyó la última etapa del proceso de privatización. En abril de 2001, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), a través de una Oferta Pública de Venta (OPV), se desprendió de 442.912.736 acciones, que representan un 48,51% del capital social de la Compañía. Un año antes, SEPI ya había formalizado la venta de un 40% del capital de IBERIA a varios socios institucionales.

La mencionada OPV comprendía un tramo institucional español, un tramo institucional internacional y un tramo minorista con dos subtramos, uno general y otro dirigido a los empleados. El proceso de venta concluyó el día 2 de abril, con la colocación de los títulos a un precio de 1,19 euros por acción. El día 3 de abril de 2001 las acciones de IBERIA comenzaron a cotizar en las Bolsas españolas.

Tras la OPV, la composición accionarial de la Compañía era la siguiente: Free-Float, 54,6%; British Airways y American Airlines, 10%; Caja Madrid, 10%; BBVA, 7,3%; Logista, 6,7%; El Corte Inglés, 3%; Ahorro Corporación, 3%; y, finalmente, SEPI mantuvo un 5,4% como inversión financiera no estratégica.

El 30 de marzo de 2001 el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto para la aplicación del Régimen de Autorización Administrativa Previa ("acción de oro") de la compañía IBERIA. La "acción de oro", que el Gobierno mantendrá en la empresa durante un período de cinco años, es un instrumento que permite someter a la protección pública determinados actos que puedan afectar a IBERIA. Los acuerdos sociales sujetos a este régimen son: la sustitución del objeto social; disolución voluntaria, escisión o fusión de IBERIA; enajenación o gravamen de los activos tangibles o intangibles, partes o cuotas indivisas de los mismos de que sea titular IBERIA; y la adquisición, directa o indirecta, de acciones de la compañía u otros valores que puedan dar derecho, directa o indirectamente, a la suscripción o adquisición de al menos el 10% del capital de la compañía.

Durante el año 2001, el **sector de transporte aéreo** se vio muy perjudicado por el progresivo enfriamiento de la economía mundial y, sobre todo, por las consecuencias de los atentados terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos, que provocaron una brusca caída de la demanda durante el último trimestre, así como unos espectaculares incrementos en los costes de los seguros de flota y de seguridad.

La disminución del crecimiento económico mundial motivó que el tráfico aéreo, después de varios años mostrando elevadas subidas, fuera aminorando su ritmo de progresión en la primera parte del año. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el tráfico regular de pasajeros se incrementó sólo un 0,7% en los primeros ocho meses del año.

A raíz de los atentados mencionados, la demanda aérea descendió más de un 15% entre septiembre y diciembre de 2001, provocando elevadas pérdidas en el sector, lo que llevó a las compañías a recortar su oferta.

En el conjunto del año 2001, el tráfico regular de pasajeros descendió un 4,7% y la capacidad ofertada bajó un 1,7%, según datos de la AEA. En consecuencia, durante 2001 se produjo una caída generalizada de los coeficientes de ocupación de las aerolíneas, manifestándose especialmente en un fuerte descenso del tráfico en las clases "business".

Junto a este contexto global, debemos considerar los impactos específicos para IBERIA motivados por la realización de varias jornadas de "huelga de cielo" por parte de los pilotos (entre el 26 de febrero y el 7 de marzo), y la convocatoria por parte del SEPLA, al iniciarse la temporada alta, de diez jornadas de huelga repartidas entre junio, julio y agosto.

Con todo ello, el tráfico regular de pasajeros del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKTs), creció un 3,3% en el conjunto del año con relación a 2000. Este buen comportamiento se explica, en parte, por la presencia limitada de IBERIA en los mercados que han sido más perjudicados por la crisis (Atlántico Norte y Oriente Medio).

La oferta de asientos de IBERIA volvió a crecer de forma notable, especialmente en Europa, durante el ejercicio 2001. La Dirección de la aerolínea, de acuerdo con el diseño estratégico de **compañía de red de medio y largo radio**, había planificado un incremento medio del 10% en el conjunto de la oferta, y del 15% en los vuelos europeos. Sin embargo, el débil crecimiento del tráfico global en la primera parte del año, junto a los perjuicios ocasionados a la Compañía por las huelgas del SEPLA aludidas, llevaron a preparar un Plan de Contingencia que recortaba dichas previsiones de crecimiento. La brusca caída de la demanda tras los atentados del 11 de septiembre provocó la aplicación inmediata de un Plan anticrisis más agresivo.

Como resultado de lo dicho, el crecimiento anual fue algo menor de lo previsto inicialmente. Aún así, los asientos-kilómetro ofrecidos (AKOs) por el Grupo aumentaron el 7,6% en el conjunto de la red; el 13,5% en el segmento de medio radio (en el cual IBERIA ya había aumentado su capacidad un 13,4% en el año 2000); el 7,9% en el largo radio; y el 1,8% en los vuelos domésticos.

En la red internacional de medio radio, IBERIA operó nuevos vuelos directos desde Madrid a Stuttgart, Dublín o Hamburgo, y aumentó frecuencias en rutas ya habituales en su programa como: Amsterdam, Bruselas, Roma y Milán desde Madrid y Barcelona; y Dusseldorf, París y Malabo desde Madrid. Asimismo, al iniciarse la temporada de verano, el Grupo Iberia incorporó una nueva ruta a su programa, Madrid - Estrasburgo, a través de su compañía franquiciada Air Nostrum.

En cuanto a la operación de largo radio, el programa de IBERIA incluyó vuelos directos adicionales a México, Buenos Aires, Lima, Caracas, Bogotá, Santiago de Chile, Sao Paulo, Quito y Guayaquil. De esta forma, la aerolínea ha ofrecido uno o más vuelos diarios sin escalas entre España y 13 capitales latinoamericanas. También se incrementó el número de frecuencias semanales a Johannesburgo a partir de julio.

Además, entre marzo y abril de 2001, la Compañía sustituyó los cuatro MD-87 que tenía destacados en el centro de distribución de tráfico de Miami por cuatro A-319, un modelo que cuenta con mayor número de asientos, incrementando en un 6,5% la oferta de plazas en los vuelos que unen Miami con los destinos de Centroamérica (Cancún, Panamá, Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua y San José de Costa Rica). También supone la utilización de un avión de tecnología más avanzada, que ofrece más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros.

Ese crecimiento en el largo y medio radio fue simultáneo al desarrollo de la red de corto radio, principalmente a través de la compañía franquiciada Air Nostrum. Así, en el mercado doméstico, Air Nostrum se hizo cargo de algunas rutas de baja densidad de tráfico (como los enlaces entre Madrid y Almería, Santander o Melilla). De este modo, IBERIA optimiza sus recursos y mejora su rentabilidad, manteniendo el servicio y atención a los clientes, así como la aportación de pasajeros a la red del Grupo. Air Nostrum, primera aerolínea regional de España, también aumentó frecuencias en algunas rutas que ya operaba (como Barcelona - Valladolid) y comenzó a cubrir nuevos destinos (como Badajoz) durante el pasado ejercicio. Como en años anteriores, el Grupo Iberia programó vuelos adicionales entre la Península y los archipiélagos balear y canario en Semana Santa y Navidad (111 y 184 vuelos respectivamente), para responder al aumento de demanda que se produce durante esos periodos vacacionales.

El Plan de Contingencia, puesto en marcha de forma rápida para responder con agilidad a la contracción de la demanda, ha supuesto una reestructuración del programa de vuelos a partir del inicio de la temporada de invierno (28 de octubre de 2001). IBERIA ha reducido su capacidad en, aproximadamente, un 11% sobre las previsiones del Plan Director 2000/2003, cancelando rutas o disminuyendo oferta de forma selectiva. Ha reducido el número de frecuencias con Tel Aviv y El Cairo; también ha eliminado la conexión directa entre Nueva York y Barcelona, y las rutas con Túnez. Asimismo, de acuerdo con sus objetivos estratégicos, disminuyó oferta en el sector doméstico, afectando a algunas rutas peninsulares y vuelos entre la Península y Canarias.

Aunque el coeficiente de ocupación del Grupo Iberia disminuyó en 3,0 puntos porcentuales, las cuotas de mercado en sus sectores estratégicos han mejorado, alcanzando en el mercado España-Europa el 35,3% (subida de 0,3 puntos), y en el mercado Europa-Latinoamérica el 15,8% (subida de 0,7 puntos). Estas mejoras todavía son más importantes en el segmento de tráfico "business" (otro eje estratégico del Plan Director 2000/2003): la cuota de IBERIA subió 1,1 puntos en el mercado España-Europa, hasta situarse en el 38,5%; mientras que su cuota ascendió 1,7 puntos en Europa-Latinoamérica, alcanzando el 15,6%.

Durante el ejercicio 2001, IBERIA formalizó varios **acuerdos con compañías aéreas**, tanto con miembros de la alianza **oneworld** como con otras aerolíneas. Destaca la ampliación de los acuerdos de código compartido entre IBERIA y su socio British Airways, que se iniciaron en 1999. Así, a partir del 31 de enero de 2001, la aerolínea británica incorporó su código a otras cuatro rutas operadas por Iberia Regional Air Nostrum (entre Madrid y Almería, Murcia, Pamplona y Zaragoza). Y desde el 1 de mayo, IBERIA y British Airways ampliaron sus acuerdos a dos rutas de largo radio, en concreto a Bangkok en vuelos operados por British, y a Lima en vuelos operados por IBERIA. A finales de 2001, los acuerdos de código compartido entre los dos socios de la alianza **oneworld** comprendían 35 destinos, la mayor parte situados en España y Reino Unido.

En mayo de 2001, IBERIA y British Airways formalizaron un acuerdo de mayor envergadura, con la suscripción de un "Memorando de Entendimiento" para la explotación conjunta de sus actividades en los mercados de América Latina. Esto supondría fundamentalmente: la ampliación de las operaciones en código compartido, incluyendo los servicios paralelos entre Europa y Latinoamérica; el desarrollo conjunto de los horarios de vuelos a través del Atlántico Sur, así como el establecimiento conjunto de los niveles de tarifas que cubren esas rutas; y, también, la coordinación de las actividades de ventas, incluyendo la oferta de acuerdos comunes.

En el ejercicio 2001, el Grupo Iberia obtuvo unos ingresos por transporte de pasajeros de € 3.643 millones, aumentando en € 185 millones con relación al año anterior, lo que representa un incremento del 5,3%. Los ingresos correspondientes al tráfico internacional aumentaron en mayor medida, subiendo un 6,3%.

IBERIA continua siendo, por volumen de ventas, la compañía líder del comercio electrónico en España. Durante el ejercicio 2001, las ventas realizadas a través de iberia.com, la web de la Compañía en Internet, alcanzaron los € 75 millones, más del doble de la facturación conseguida en el año 2000. A lo largo del ejercicio, **iberia.com** ha mejorado su funcionalidad, simplificando los procesos de navegación y aumentando los contenidos. Se puede acceder a la página desde un mayor número de países (Reino Unido, Irlanda, Alemania, Austria, Francia, Italia y Estados Unidos, además de España) y se han introducido nuevos productos para los clientes: un servicio de billetes electrónicos, una tienda virtual y un paquete turístico (Fly&Drive).

El crecimiento de las ventas directas a través de los canales iberia.com y Serviberia, y el desarrollo de los nuevos modelos de gestión comercial en España y Europa, han llevado a IBERIA a reducir el peso relativo de los costes comerciales (netos de ingresos de terceros), que se han situado en el 10,1% de los ingresos de tráfico en 2001, disminuyendo 0,9 puntos porcentuales respecto al año anterior, cumpliendo así otro de los objetivos del Plan Director.

En la misma línea de compatibilizar la oferta de nuevos servicios y la reducción de costes, IBERIA continuó potenciando la utilización del **billete electrónico** en España. Durante 2001 fueron emitidos 232.014 "cibertickets" (incluyendo tanto a agencias como a los canales de la propia Compañía), lo que representa un crecimiento del 172% con relación a la cifra del año anterior. Para el ejercicio 2002 está previsto implementar el uso del billete electrónico en los siguientes países: Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Portugal y Reino Unido.

**Iberia Plus**, el programa de fidelización de viajeros frecuentes de la Compañía, que cumplió diez años de antigüedad en septiembre de 2001, contaba a finales de ejercicio con más de un millón de titulares registrados y con más de 30 compañías de ámbito internacional. El touroperador Viva Tours se incorporó al programa en junio de 2001, y la cadena NH Hoteles también lo hizo a partir de enero de 2002. Además, los titulares de Iberia Plus se benefician de la pertenencia del programa a la alianza **oneworld**, gracias a lo cual pueden ser distinguidos por cualquiera de las ocho compañías miembros de la alianza (IBERIA, Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Lan Chile y Qantas) y sus respectivas filiales.

Con relación a la **política de atención al cliente**, durante el pasado ejercicio IBERIA firmó el "Compromiso Voluntario con el Cliente", suscrito también por las principales compañías aéreas europeas. Se trata de un Código de Conducta que establece los niveles de servicio que se ofrecen al cliente antes, durante y después de su viaje. Este compromiso abarca 14 puntos distintos que cubren aspectos tales como: mejorar la información al efectuar la reserva y en todas las etapas del viaje; atender las necesidades de los clientes en caso de retrasos prolongados en los vuelos; reducir el número de pasajeros afectados por denegación de embarque, fomentando la voluntariedad en la cesión de plazas; agilizar la facturación y la entrega de equipajes; y reducir los tiempos de respuesta de las reclamaciones, entre otros.

IBERIA cuenta con la certificación ISO 9001 concedida por AENOR para su Dirección de Operaciones de Vuelo, y con las certificaciones ISO 9002 para sus servicios de handling, servicios de carga y para el centro de proceso de datos de su Dirección de Sistemas.

Por lo que respecta al **negocio de carga**, el ejercicio 2001 fue bueno para IBERIA pero malo para el conjunto del sector, dado que el enfriamiento económico produjo una caída generalizada del tráfico. En estas circunstancias, la estrategia de la Compañía de centrarse en el tráfico de pasajeros y basar su operación de carga en el aprovechamiento del espacio disponible en las bodegas de los aviones de pasaje, se reveló acertada. A pesar de las condiciones del mercado, Iberia Carga incrementó sus ingresos un 7,4% con relación al año 2000, gracias a un aumento del coeficiente de ocupación (cercano a 2 puntos porcentuales) y a la subida del ingreso medio por TKT (5,9%).

IBERIA, cumpliendo la previsión del **plan de renovación de flota**, incorporó un total de quince aviones del fabricante Airbus durante el año 2001: diez A-320, dos A-321 y tres A-340. Los aviones A-320 y A-321 forman parte de la nueva estructura de flota de corto/medio radio de IBERIA. Mientras que el modelo A-340 permite el crecimiento de la oferta en el mercado de largo radio. Esos 15 nuevos aviones se han sumado a los 48 (31 Airbus y 17 Boeing) recibidos durante 1999 y 2000.

Además, durante el año 2001 se produjo la retirada de la flota operativa de Iberia, L.A.E. de los últimos aviones operativos de los modelos DC-9 y B-727, que estaban dedicados a realizar vuelos domésticos e internacionales de medio radio. Ambos tipos de flota, que habían prestado servicio durante 34 y 28 años respectivamente, han sido sustituidos por nuevos aviones de la familia A-320.

El plan de renovación de flota constituye un cimiento fundamental en la creación de valor para el accionista. Además de ofrecer más comodidad y nuevas prestaciones a los pasajeros, permite una mayor homogeneización, lo que facilita mejorar la utilización de aviones y la productividad de las tripulaciones (objetivos estratégicos claves del Plan Director 2000/2003), y consigue reducciones en los costes de mantenimiento y en el consumo de combustible. La utilización media de la flota propia del Grupo Iberia fue de 8,2 horas bloque por avión y día durante el año 2001, lo que ha supuesto un incremento del 11% con relación al año anterior, siendo mayor la mejora en el caso de Iberia, L.A.E. (casi un 15%).

Por su parte, la productividad de la plantilla de Iberia, L.A.E. mejoró un 8% sobre el año anterior, en términos de AKOs por empleado, y un 4,5% en términos de horas bloque por tripulante técnico.

Durante 2001, IBERIA negoció y firmó los cuatro nuevos **Convenios Colectivos** (correspondientes al Personal de Tierra, Tripulantes Pilotos, Tripulantes de Cabina de Pasajeros y Oficiales Técnicos de a Bordo) que regulan las relaciones laborales en la Compañía, garantizando la paz laboral para los próximos años.

La vigencia de los Convenios de los colectivos de vuelo es de cuatro años (hasta el 31 de diciembre de 2004). En el caso del Convenio del colectivo de tierra su vigencia es de dos años (hasta el 31 de diciembre de 2002), estando actualmente en negociación su ampliación por dos años más. Los principales aspectos económicos recogidos son similares para los cuatro colectivos: se establece una subida salarial equivalente al IPC (2,7%) más 0,5 puntos en 2001, e igual al IPC para el resto de años; se incorporan diversas medidas para la mejora de la productividad, y se contemplan fórmulas para conseguir incrementos salariales adicionales ligados a la mejora de resultados y a los beneficios de la empresa.

La negociación entre la Dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos, puesta en marcha el 7 de febrero, se prolongó hasta el mes de julio sin llegar a alcanzar un acuerdo. Finalmente, el conflicto laboral desembocó en la imposición de un arbitraje obligatorio por parte del Gobierno.

El laudo arbitral, emitido el 19 de julio, estableció las pautas del VII Convenio Colectivo de los Tripulantes Pilotos. En materia salarial suponían una valoración económica similar a la que había ofrecido la empresa, ligando las retribuciones a la mejora de los resultados y fijando su vigencia en cuatro años. Un hecho muy importante del laudo es la creación de una Comisión de Resolución de Conflictos entre IBERIA y SEPLA-IBERIA, para solventar las posibles discrepancias que puedan surgir entre empresa y tripulantes pilotos. Esta Comisión va a ser un elemento fundamental para evitar conflictos derivados de diferentes interpretaciones del Convenio.

Con relación al **Plan de Rejuvenecimiento** de la plantilla de Iberia, L.A.E., incluido en el Plan Director 2000/2003 y desarrollado desde septiembre de 2000, entre enero y septiembre de 2001 fueron aprobados un total de 413 retiros, alcanzando una cifra acumulada de 869 bajas desde su inicio.

El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. aprobó, en junio de 2001, un nuevo modelo de organización en el área de transporte de pasajeros de la Compañía. Esta medida forma parte del proceso abierto de creación de empresas filiales y centros de beneficio que asumirán la gestión de los distintos negocios de la compañía, tales como transporte de carga, mantenimiento de aviones, servicios de atención en aeropuertos, sistemas e instrucción. El denominado proyecto de constitución del "Holding Iberia", quedó aplazado debido a la necesidad de concentrar toda la atención y esfuerzos en hacer frente a la crisis originada el 11 de septiembre.

El **Proyecto Euro**, iniciado en 1998, siguió adaptando los procedimientos y sistemas afectados de acuerdo con el calendario previsto. Desde el 1 de enero de 2001, IBERIA ha utilizado el euro en la emisión de facturas a clientes y en la recepción de las mismas por parte de los proveedores. Además, desde el 1 de julio la nueva divisa ha estado implantada en los sistemas de gestión, y desde el 1 de octubre ha sido la moneda base en los movimientos contables de la compañía. En el mes de diciembre de 2001 IBERIA ya emitía todos sus billetes en euros. El Grupo Iberia no ha tenido ningún problema en la transición a la moneda única europea en enero del 2002. Además, IBERIA ha sido colaboradora oficial dentro del Plan de Colaboración Euro del Banco Central Europeo, gestionado en nuestro país conjuntamente por el Banco de España y el Ministerio de Economía.

El 16 de agosto de 2001 IBERIA y Air Nostrum firmaron el contrato de la **venta de Binter Mediterráneo** (escriurando la misma en octubre), por un importe de € 4,43 millones. De este modo, Air Nostrum se ha hecho cargo de las rutas, los aviones y el personal de Binter Mediterráneo desde el mes de agosto de 2001.

También durante el tercer trimestre del ejercicio se produjo el cese de operación de la filial VIVA, que desde 1999 se dedicaba sólo al mantenimiento de aviones, debido a su negativa evolución, a las pérdidas acumuladas y a la pésima perspectiva del comportamiento del mercado de esa compañía.

IBERIA ha continuado con su estrategia de cobertura de riesgos no operativos, manteniendo una política consistente de **cobertura del precio del combustible** de aviación. El año 2001 se ha caracterizado por un precio medio del crudo que superó los 26 dólares por barril durante los tres primeros trimestres del año (con máximos de 30 dólares) y por una drástica caída de éste (hasta aproximadamente los 19 dólares por barril), durante el último trimestre del ejercicio.

IBERIA consiguió asegurar el 50% del queroseno utilizado en el año 2001 a niveles de 18,5 dólares por barril equivalente, y un 40% en bandas entre los 23 y 32 dólares por barril. Con todo ello, IBERIA obtuvo unos resultados positivos en la gestión de las coberturas de alrededor de € 34 millones. Un año más, IBERIA continúa manteniendo uno de los costes unitarios de combustible más bajos de las líneas aéreas de Europa (0,96 centavos de dólar por AKO).

Durante el ejercicio 2001, aproximadamente un 18% de los ingresos de explotación de IBERIA se devengaron en dólares; mientras que cerca de un 29% de los gastos de explotación eran sensibles a las fluctuaciones de la moneda americana. Las coberturas realizadas a través de diversos instrumentos financieros corrigieron ese desequilibrio, minorando la sensibilidad de los resultados del Grupo a las oscilaciones en la paridad dólar / euro.

El ingreso de explotación por AKO de Iberia, L.A.E. fue de € 7,84 céntimos, bajando un 1,4% con relación a 2000, principalmente por la pérdida de 3 puntos porcentuales en el coeficiente de ocupación de pasaje. Mientras que el coste por AKO se situó en € 7,88 céntimos, prácticamente al mismo nivel que en el año anterior, a pesar de haberse visto incrementado por el extraordinario aumento de los seguros de flota y costes relativos a las medidas de seguridad adoptadas tras el 11 de septiembre. Sin estos incrementos, el coste unitario habría bajado en más de un 1%.

El Grupo Iberia, apoyado en una sólida situación financiera, se ha enfrentando con serenidad a la crisis del sector aéreo, que ha afectado a España y Latinoamérica en menor medida que a otras áreas. Aunque desde el mes de diciembre se ha producido una recuperación de los tráficos generalizada, sigue existiendo un señalado nivel de incertidumbre sobre la evolución de los mercados. Para responder a esta situación, la Dirección de IBERIA ha puesto en marcha un plan de reducción de la capacidad productiva y de costes:

a) Ha disminuido la capacidad un 11% (sobre los objetivos del Plan Director 2000/2003) a partir del inicio de la temporada de invierno 2001/02, por medio de un ajuste selectivo del programa. IBERIA ha reducido el número de aviones en operación, sobre todo mediante la rescisión anticipada de los contratos de wet lease con Air Europa y Air Atlanta. También ha acordado el aplazamiento de las fechas de incorporación de 17 nuevos aviones de Airbus, cuya entrada estaba prevista para 2002.

b) A finales de diciembre de 2001 la Dirección General de Trabajo aprobó parcialmente el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) presentado por IBERIA, que afecta a 2.515 trabajadores de todos los colectivos (207 pilotos, 520 tripulantes de cabina, 13 oficiales técnicos de a bordo y 1.775 trabajadores de tierra). El ERE, que fue consensuado con la mayoría de los sindicatos de la Compañía, contempla bajas voluntarias, según las fórmulas recogidas en el Plan Social y de Acompañamiento: prejubilaciones, bajas incentivadas, recolocación diferida (extinción del contrato de trabajo por un periodo mínimo de un año y máximo de dos, con garantía de reincorporación) y novación de contrato a empleo estable (es decir, reducción temporal de tiempo de trabajo). La resolución extendió estas condiciones al colectivo de pilotos, con quién no se había logrado alcanzar un acuerdo, y estableció que todas las bajas debían ser voluntarias.

c) La compañía ha puesto en marcha el Plan de Racionalización y Optimización de Inversiones y Costes (PRO.ICO) cuyo objetivo es ahorrar € 108,2 millones (18.000 millones de pesetas) en 2003, actuando sobre todas las áreas de gastos gestionables y sobre las inversiones.

Los niveles de rentabilidad alcanzados, junto a la eficacia y agilidad en la toma de decisiones, permiten que el Grupo Iberia afronte con decisión y optimismo el ejercicio 2002, aún dentro de la prudencia que impone el grado de incertidumbre que todavía persiste en la evolución del mercado de la industria aérea.

## 2. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

### 2.1. TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL GRUPO IBERIA

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos de transporte de pasajeros del Grupo Iberia, desglosadas por compañías y sectores comerciales. El criterio de sector responde a la agrupación geográfica de tramos, en tanto que la red agrupa líneas de tráfico (uno o varios tramos vinculados por el código de vuelo).

Binter Mediterráneo fue vendida a Air Nostrum en el verano de 2001, y sus estadísticas sólo consolidaron en el Grupo Iberia hasta el mes de julio. Por consiguiente, al analizar las cifras de producción y tráfico de aquella filial se debe tener en cuenta que los periodos comparados no son homogéneos.

#### 2.1.1. PRODUCCIÓN Y TRÁFICO

El Grupo Iberia aumentó su oferta, en términos de asientos-kilómetro ofrecidos (AKOs), un 7,6% con relación al año 2000. Hasta el mes de octubre el crecimiento de la producción superaba el 9%, pero el ajuste que realizó Iberia, L.A.E. desde el inicio de la temporada de invierno, como respuesta a la caída de la demanda sufrida por la industria aérea tras los atentados del 11 de septiembre, rebajó el incremento medio anual.

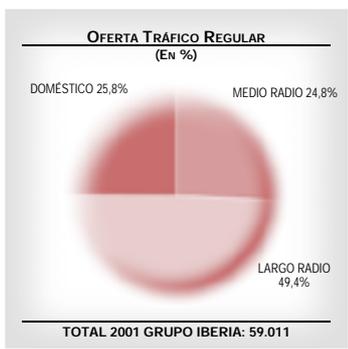
En 2001, el 99% de los AKOs del Grupo fueron operados por Iberia, L.A.E., que aumentó su oferta un 7,7% con relación al ejercicio 2000. Binter Canarias incrementó su oferta un 6,2%, manteniendo su dominio en el mercado aéreo interinsular canario. La distribución de los AKOs del Grupo Iberia por compañías fue la siguiente:

OFERTA	MILLONES DE AKOs			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	58.467	54.290	4.177	7,7
BINTER CANARIAS	496	467	29	6,2
BINTER MEDITERRÁNEO	51	106	(55)	(51,9)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>59.014</b>	<b>54.863</b>	<b>4.151</b>	<b>7,6</b>

En el análisis por mercados, destacó el crecimiento de la oferta en los vuelos internacionales de medio radio (13,5%), básicamente a través de una mayor densidad de frecuencias en los principales destinos la Unión Europea, área donde Iberia, L.A.E. continuó centrando sus esfuerzos, de acuerdo con la estrategia del Plan Director 2000/2003. La oferta de largo radio aumentó un 7,9% con relación a 2000, si bien su progresión se situó por encima del 10% durante la temporada de verano. En el acumulado del ejercicio 2001, la oferta internacional del Grupo Iberia aumentó un 9,7% con relación al año anterior.

El incremento medio anual en los vuelos domésticos fue del 1,8%, si bien el crecimiento durante los diez primeros meses del año fue del 3,9%.

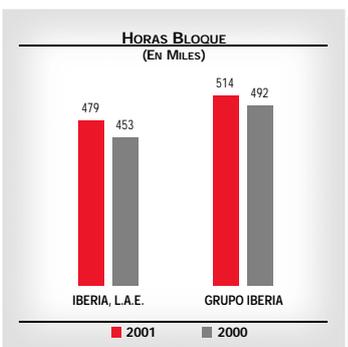
El número de vuelos chárter operados ocasionalmente por las filiales estuvo por debajo de la centena en el año 2001, lo que pone de manifiesto su carácter marginal en la oferta del Grupo.


**OFERTA**

MILLONES DE AKOs

	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
DOMÉSTICO	15.225	14.956	269	1,8
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	14.648	12.904	1.744	13,5
LARGO RADIO	29.138	26.998	2.140	7,9
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>59.011</b>	<b>54.858</b>	<b>4.153</b>	<b>7,6</b>
TRÁFICO CHARTER	3	5	(2)	(40,0)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>59.014</b>	<b>54.863</b>	<b>4.151</b>	<b>7,6</b>

La producción del Grupo, en términos de horas bloque, creció un 4,6% con relación al año anterior, a pesar de la venta de Binter Mediterráneo en el verano, y pese al recorte de producción de Iberia, L.A.E. durante los dos últimos meses del año. Este ajuste de la capacidad productiva se realizó, principalmente, mediante la retirada de operación y devolución a sus propietarios de los aviones que operaban en wet lease.


**PRODUCCION**

HORAS BLOQUE

	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
IBERIA, L.A.E.	478.814	452.816	25.998	5,7
BINTER CANARIAS	30.970	30.396	574	1,9
BINTER MEDITERRÁNEO	4.260	8.394	(4.134)	(49,2)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>514.044</b>	<b>491.606</b>	<b>22.438</b>	<b>4,6</b>

El número de pasajeros transportados por el Grupo Iberia se incrementó un 1,6% respecto a 2000; descontando Binter Mediterráneo el incremento fue del 2,0%. El crecimiento se produjo, básicamente, por la mayor oferta de Iberia, L.A.E. en las rutas internacionales europeas, y por el aumento logrado por Binter Canarias en sus vuelos interinsulares. Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los pasajeros del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

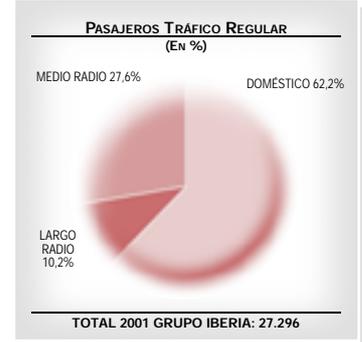
**PASAJEROS POR COMPAÑÍAS**

EN MILES

	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
IBERIA, L.A.E.	24.971	24.543	428	1,7
BINTER CANARIAS	2.183	2.035	148	7,3
BINTER MEDITERRÁNEO	144	291	(147)	(50,5)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>27.298</b>	<b>26.869</b>	<b>429</b>	<b>1,6</b>

**PASAJEROS POR SECTORES**

	EN MILES			
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
DOMÉSTICO	16.989	17.029	(40)	(0,2)
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	7.540	7.120	420	5,9
LARGO RADIO	2.767	2.713	54	2,0
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>27.296</b>	<b>26.862</b>	<b>434</b>	<b>1,6</b>
TRÁFICO CHARTER	2	7	(5)	(71,4)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>27.298</b>	<b>26.869</b>	<b>429</b>	<b>1,6</b>



El tráfico del Grupo Iberia, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKTs), creció un 3,3% en el conjunto del año con relación a 2000. El incremento de los PKTs superó al correspondiente al número de pasajeros, debido a que el desarrollo de la red de vuelos regulares se ha centrado en las rutas internacionales, siguiendo la estrategia establecida en el Plan Director 2000/2003. Los PKTs aumentaron un 6,4% en el medio radio y un 3,8% en el largo radio, resultando un incremento medio del 4,6% para el agregado del tráfico internacional.

Ese crecimiento de la demanda del Grupo Iberia se produjo en unas difíciles condiciones de mercado, debido a los conflictos con SEPLA, a la progresiva desaceleración económica y, sobre todo, a los excepcionales sucesos acaecidos el 11 de septiembre. El tráfico aumentó el 5,6% en el acumulado de los ocho primeros meses de 2001, y disminuyó el 1,3% en el período septiembre - diciembre.

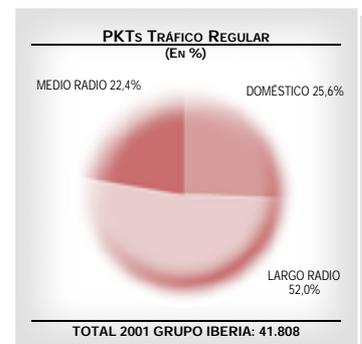
Los dos siguientes cuadros muestran la distribución de los PKTs del Grupo Iberia por compañías y por sectores:

**DISTRIBUCION POR COMPAÑÍAS**

	MILLONES DE PKTs			
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
IBERIA, L.A.E.	41.390	40.049	1.341	3,3
BINTER CANARIAS	384	362	22	6,1
BINTER MEDITERRÁNEO	36	73	(37)	(50,7)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>41.810</b>	<b>40.484</b>	<b>1.326</b>	<b>3,3</b>

**DISTRIBUCION POR SECTORES**

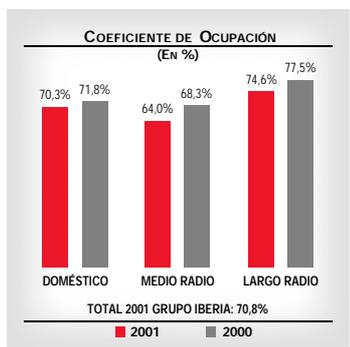
	MILLONES DE PKTs			
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
DOMESTICO	10.700	10.739	(39)	(0,4)
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	9.377	8.809	568	6,4
LARGO RADIO	21.731	20.932	799	3,8
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>41.808</b>	<b>40.480</b>	<b>1.328</b>	<b>3,3</b>
TRÁFICO CHARTER	2	4	(2)	(50,0)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>41.810</b>	<b>40.484</b>	<b>1.326</b>	<b>3,3</b>



El coeficiente de ocupación de pasaje del Grupo Iberia se situó en el 70,8% en el año 2001, 3 puntos porcentuales menos que en 2000 (cuando se obtuvo una ocupación muy elevada). Esta diferencia se produjo en la red de Iberia, L.A.E., donde el aumento de oferta fue mayor, mientras que las filiales regionales mantuvieron unos niveles de ocupación similares a los alcanzados en el año 2000. La distribución del coeficiente de ocupación por compañías fue el siguiente:

	COEFICIENTE DE OCUPACION POR COMPAÑIAS			
	EN PORCENTAJE			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	70,8	73,8	(3,0)	(4,1)
BINTER CANARIAS	77,5	77,4	0,1	0,1
BINTER MEDITERRÁNEO	69,1	69,2	(0,1)	(0,1)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>70,8</b>	<b>73,8</b>	<b>(3,0)</b>	<b>(4,1)</b>

El crecimiento del tráfico de Iberia, L.A.E. fue inferior al aumento de la oferta, motivado por la sucesión de distintos factores adversos -ya comentados- a lo largo del ejercicio, que impidieron consolidar las fases de recuperación que mostraron temporalmente algunos de los mercados. El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores de la evolución del coeficiente de ocupación:



	COEFICIENTE DE OCUPACION POR SECTORES			
	EN PORCENTAJE			
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	70,3	71,8	(1,5)	(2,1)
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	64,0	68,3	(4,3)	(6,3)
LARGO RADIO	74,6	77,5	(2,9)	(3,7)
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>70,8</b>	<b>73,8</b>	<b>(3,0)</b>	<b>(4,1)</b>
TRÁFICO CHARTER	55,9	85,5	(29,6)	(34,6)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>70,8</b>	<b>73,8</b>	<b>(3,0)</b>	<b>(4,1)</b>

### 2.1.2. INGRESOS DE TRÁFICO

El yield (ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado) se incrementó un 2,0% respecto al año 2000. Varios factores impidieron lograr una subida mayor: (I) el aumento generalizado de oferta, sobre todo en Europa, y la debilidad de algunos mercados internacionales presionaron los precios a la baja; (II) el efecto sobre el yield medio del notable crecimiento de oferta de la propia Iberia, L.A.E. en las rutas internacionales, de menor yield por su mayor etapa; (III) el deterioro generalizado del mix de clases, que ha sido un importante elemento en la crisis que ha sufrido el sector aéreo durante 2001.

El comportamiento del ingreso medio por PKT fue bueno en el sector doméstico, con una subida del 4,3% con relación a 2000, de acuerdo con la estrategia desarrollada por IBERIA en este mercado. También creció un 3,5% en las rutas de largo radio, en parte favorecido por la moderada apreciación del dólar.

Los dos siguientes cuadros muestran la evolución del ingreso medio por PKT del Grupo Iberia, y su desglose por compañías y por sectores:

**INGRESOS POR PKT, POR COMPAÑÍAS**

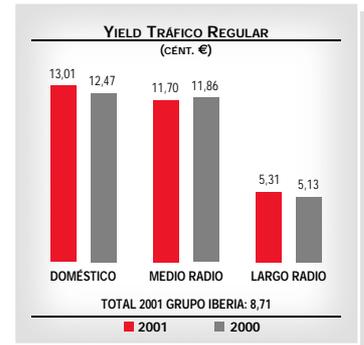
EN CÉNT. €

	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	8,51	8,35	0,16	1,9
BINTER CANARIAS	27,94	25,48	2,46	9,7
BINTER MEDITERRÁNEO	33,40	29,03	4,37	15,1
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>8,71</b>	<b>8,54</b>	<b>0,17</b>	<b>2,0</b>

**INGRESOS POR PKT, POR SECTORES**

EN CÉNT. €

	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	13,01	12,47	0,54	4,3
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	11,70	11,86	(0,16)	(1,3)
LARGO RADIO	5,31	5,13	0,18	3,5
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>8,71</b>	<b>8,54</b>	<b>0,17</b>	<b>2,0</b>
TRÁFICO CHARTER	24,62	14,17	10,45	73,7
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>8,71</b>	<b>8,54</b>	<b>0,17</b>	<b>2,0</b>



La subida del ingreso medio por PKT sólo pudo compensar parte de la caída de la ocupación, de modo que el ingreso medio por AKO descendió un 2,1% en el conjunto de la producción del Grupo Iberia. Su distribución por compañías y sectores es la siguiente:

**INGRESOS POR AKO, POR COMPAÑÍAS**

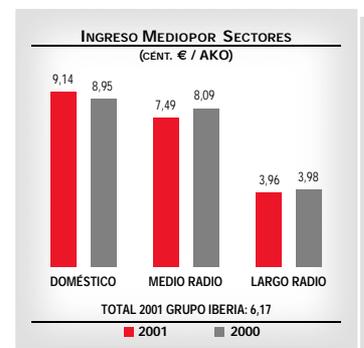
EN CÉNT. €

	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E.	6,03	6,16	(0,13)	(2,1)
BINTER CANARIAS	21,64	19,73	1,91	9,7
BINTER MEDITERRÁNEO	23,10	20,10	3,00	14,9
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>6,17</b>	<b>6,30</b>	<b>(0,13)</b>	<b>(2,1)</b>

**INGRESOS POR AKO, POR SECTORES**

EN CÉNT. €

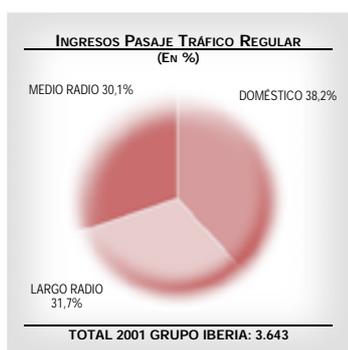
	2001	2000	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
DOMÉSTICO	9,14	8,95	0,19	2,1
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	7,49	8,09	(0,60)	(7,4)
LARGO RADIO	3,96	3,98	(0,02)	(0,5)
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>6,17</b>	<b>6,30</b>	<b>(0,13)</b>	<b>(2,1)</b>
TRÁFICO CHARTER	13,77	12,12	1,65	13,6
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>6,17</b>	<b>6,30</b>	<b>(0,13)</b>	<b>(2,1)</b>



Los ingresos por tráfico de pasaje del Grupo Iberia aumentaron un 5,3% (casi € 185 millones), ascendiendo a € 3.643 millones en el año 2001, con la siguiente distribución por compañías:

<b>INGRESOS DE PASAJE POR COMPAÑÍAS</b>		MILLONES DE €		
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
IBERIA, L.A.E.	3.524,1	3.345,0	179,1	5,4
BINTER CANARIAS	107,3	92,2	15,1	16,4
BINTER MEDITERRÁNEO	11,9	21,2	(9,3)	(43,9)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>3.643,3</b>	<b>3.458,4</b>	<b>184,9</b>	<b>5,3</b>

En un ejercicio difícil por la sucesión de circunstancias adversas, el Grupo Iberia logró aumentar los ingresos de tráfico en los tres mercados. En el doméstico, a pesar del ligero descenso de la demanda, los ingresos subieron un 3,9%. En las rutas internacionales de medio radio los ingresos crecieron un 5,0%, apoyados en el incremento de la demanda y pese a un deterioro del 1,3% en el ingreso medio por PKT. El aumento del tráfico en el largo radio (3,8%) se vio acompañado de una subida del yield (3,5%), lo que llevó a un incremento del 7,5% en los ingresos de este sector.



<b>INGRESOS DE PASAJE POR SECTORES</b>		MILLONES DE €		
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
DOMÉSTICO	1.391,6	1.339,2	52,4	3,9
MEDIO RADIO INTERNACIONAL	1.096,8	1.044,3	52,5	5,0
LARGO RADIO	1.154,5	1.074,3	80,2	7,5
<b>TRÁFICO REGULAR</b>	<b>3.642,9</b>	<b>3.457,8</b>	<b>185,1</b>	<b>5,4</b>
TRÁFICO CHARTER	0,4	0,6	(0,2)	(33,3)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>3.643,3</b>	<b>3.458,4</b>	<b>184,9</b>	<b>5,3</b>

## 2.2. BINTER CANARIAS

La Sociedad continúa teniendo un papel hegemónico en el tráfico aéreo interinsular canario, con más del 96% de cuota de mercado. Durante el año 2001 la oferta (125 vuelos diarios), medida en AKOs, se incrementó el 6,2% con relación al año anterior, consiguiendo niveles de calidad y regularidad satisfactorios. La respuesta de la demanda fue buena, creciendo el número de pasajeros un 7,5% en los vuelos regulares.

En el ejercicio 2001 Binter Canarias realizó un contrato de wet lease con la empresa NAYSA para operar con sus aviones Beechcraft 1900, de 19 plazas, las rutas de baja demanda (Gomera). De este modo, se pudieron cubrir aquellas rutas y slots que la desaparición de Atlantic Airways dejó libres desde diciembre de 2000, en el marco de un mercado regulado por las "Obligaciones de Servicio Público" establecidas para las rutas aéreas canarias.

La ejecución de las acciones marcadas en el Plan Estratégico para el período 1999-2002, en cuanto a incremento de la oferta programada, se tuvieron que posponer, prolongándose hasta el verano de 2001 la limitación en la contratación de tripulantes técnicos de vuelo. Por ello, Binter Canarias contrató en régimen de wet lease un ATP de 68 plazas para cubrir la demanda de los meses de verano (de julio a octubre, inclusive) obteniendo un margen en la operación de € 0,6 millones.

La ejecución del programa de grandes reparaciones aeronáuticas mostró, tras la realización de la nueva revisión de 36.000 ciclos, que las partidas dotadas para estas revisiones eran insuficientes, ya que el envejecimiento de los aviones ha agravado el efecto de la corrosión y el desgaste, motivando un incremento del coste de mantenimiento de la flota. La cuantificación de dicho incremento se ha cifrado en torno a un 27% sobre las anteriores estimaciones, provocando la necesidad de la actualización de las dotaciones realizadas en ejercicios anteriores, aumentando así tanto los costes de explotación como los extraordinarios.

A finales de verano se dieron por concluidos los trabajos de adecuación de la flota a las directivas fijadas por Eurocontrol en materia de seguridad, con una inversión total de € 2,15 millones entre 2000 y 2001, incluyendo la flota en propiedad y la flota en régimen de arrendamiento.

El coste de los seguros vinculados al transporte aéreo (responsabilidad civil, riesgos ordinario y de guerra del seguro de cascos) se ha incrementado de forma espectacular en todo el sector después del 11 de septiembre. Hasta el momento Binter Canarias no ha podido compensar dicho incremento vía subida de precios, ya que la subida de tarifas aplicada a primeros de enero de 2001 (un 5,1% en promedio), alcanzaron los límites máximos fijados por las Obligaciones de Servicio Público (establecidos en julio de 1998 y aún no revisados). Se espera que durante el primer trimestre de 2002 el Ministerio de Fomento actualice dichos límites máximos tarifarios.

En el cálculo del Impuesto de Sociedades se ha producido una notable disminución a consecuencia de la dotación a la Reserva para Inversiones de Canarias (R.I.C.). Se va a realizar una dotación de € 6,12 millones dedicada a futuras inversiones en la Comunidad Canaria. Esta reserva se deduce de la base imponible del mencionado Impuesto, manteniéndose indisponible durante cinco años.

A pesar de las subidas de costes mencionadas, que afectaron negativamente a la rentabilidad de la compañía durante el año 2001, se logró un beneficio de explotación de € 9,61 millones, y un resultado antes de impuestos de € 9,08 millones (frente a € 10,24 millones en 2000).

El cash-flow y el fondo de maniobra mejoran respecto al ejercicio 2000. El ROE (índice de rentabilidad financiera sobre el Patrimonio Neto), es del 36% en 2001, prácticamente igual que en el ejercicio anterior. La relación Fondos Propios / Pasivo Total se ha mantenido en un 33%, consolidando así una estructura financiera saneada.

A continuación se detallan las principales magnitudes de la compañía:

<b>BINTER CANARIAS</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>DIF. s/A.A.</b>	<b>% s/A.A.</b>
AKO'S (MILLONES)	496	467	29	6,2
PKT'S (MILLONES)	384	362	22	6,1
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN (%)	77,5	77,4	0,1	0,1
INGRESO MEDIO POR PKT (CÉNT. €)	27,94	25,48	2,46	9,7
INGRESOS DE PASAJE (MILLONES €)	107,3	92,2	15,1	16,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	9,6	11,1	(1,5)	(13,8)
R.N.D.I. (MILLONES €)	8,5	8,6	(0,1)	(1,2)
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	412	371	41	11,1

### **2.3. BINTER MEDITERRÁNEO**

Durante el pasado verano Iberia, L.A.E. vendió esta filial de vuelos regionales a la compañía Air Nostrum, por un importe de € 4,43 millones. Binter Mediterráneo operó sus últimos vuelos como sociedad perteneciente al Grupo Iberia en julio de 2001.

### **2.4. VIVA AIR (MANTENIMIENTO)**

A mediados del ejercicio 2001 se realizó la liquidación de la Compañía debido a la mala evolución del negocio y las negativas perspectivas del mercado en el que operaba. Dedicada desde hacia dos años al mantenimiento de aviones, su actividad concluyó en el mes de junio.

### **2.5. SAVIA**

Como aspecto más significativo en el año 2001 cabe destacar el plan de sustitución en las agencias de las impresoras de billetes por otras de moderna tecnología ATB, que se inició a finales del año 2000. Asimismo, en el marco de esta política de renovación tecnológica, continuó el proceso de sustitución de equipos informáticos utilizando la fórmula de renting. Esta última también se aplicó para la incorporación de las nuevas impresoras de billetes. Además, la migración de líneas de comunicación quedó prácticamente finalizada.

En enero de 2001, la compañía lanzó "Savia Tours", un producto que distribuye la oferta de los touroperadores a las agencias de viajes a través de Internet.

A pesar de la crisis sufrida por el sector del transporte aéreo en los últimos cuatro meses del año, la actividad de SAVIA experimentó un apreciable crecimiento con relación al ejercicio anterior. En el mercado español, el número de oficinas conectadas al sistema aumentó un 13,3%, pasando de 5.716 a finales de 2000 a 6.478 en diciembre de 2001. En el mismo período, las terminales instaladas en las agencias de viajes pasaron de 16.468 a 19.393, lo que representa una subida del 17,8%. El crecimiento de las reservas realizadas fue del 4,34%, alcanzando un total de 28.055.908 en 2001, frente a las 26.888.130 del año 2000 (cifras que incluyen, además de las reservas aéreas, otro tipo de reservas).

En cuanto al mercado portugués, durante 2001 se efectuaron un total de 253.889 reservas, lo que supone un incremento del 26,8% respecto a las 200.248 del año 2000. El número de terminales aumentó un 50%, subiendo de 301 hasta 451 en el transcurso de los doce meses. Finalmente, 135 oficinas estaban conectadas a finales de 2001, frente a las 82 existentes al cierre de 2000, que supone un incremento del 43%.

El siguiente cuadro muestra la evolución económica de esta compañía:

<b>SAVIA</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>DIF. S/A.A.</b>	<b>% S/A.A.</b>
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	61,3	64,0	(2,7)	(4,2)
RTDO. EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	11,4	9,9	1,5	15,0
R.N.D.I. (MILLONES €)	7,7	6,2	1,5	24,2
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	99	83	16	19,3

## **2.6. IBER-SWISS CATERING**

La actividad de la empresa en el ejercicio 2001, medida en número de bandejas, fue un 1,6% superior a la del año anterior. No obstante, cabe señalar que el incremento en número de bandejas hasta el 11 de septiembre se situaba en torno a un 6,5% superior al año 2000. A partir de los atentados terroristas en Estados Unidos la demanda sufrió una fuerte disminución, que condujo a una cifra de bandejas anual sólo ligeramente mayor que la del ejercicio anterior.

En el capítulo de nuevas contrataciones, Iber-Swiss cuenta con SAS como nuevo cliente a partir del primero de noviembre de 2001. Por el contrario, debido a un acuerdo global con LSG, la compañía dejó de suministrar a USAirways a partir del primero de octubre de 2001.

Las suspensiones de pagos de Aerolíneas Argentinas y Swissair, junto a la quiebra de Sabena han influido notablemente en la bajada de producción, sobre todo en el centro de Málaga. En el caso de Swissair, la pérdida de producción está siendo parcialmente sustituida por una mayor actividad de su filial Crossair. Todas estas circunstancias, unidas a la reducción de vuelos de Iberia, L.A.E. a partir del mes de noviembre, han hecho necesaria la adecuación de los recursos de todo tipo a la nueva situación de la demanda.

La compañía se encuentra en la última fase del proyecto denominado C.P.C. (Catering Points Calculation), que ha supuesto la implantación de una herramienta de control de la producción y de la plantilla de cada centro, y que además servirá para calcular el coste incurrido en cada "work center", tanto en materia prima como en mano de obra y resto de gastos.

La compañía recibió la certificación UNE-EN-ISO-14001 concedida por AENOR por su gestión medioambiental. También Bureau Veritas Internacional España, S.A. bajo licencia del Club Gestión de Calidad ha otorgado a nuestra empresa el sello de "Calidad Europea" a su sistema de gestión.

Los ingresos de explotación se elevaron a € 68,81 millones, suponiendo esta cantidad un incremento del 1,7% sobre la cifra alcanzada en 2000. El cash-flow generado durante el año 2001 se situó en € 5,27 millones, importe inferior en un 11,7% al generado durante el ejercicio anterior. El resultado neto del ejercicio ascendió a € 2,20 millones.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

<b>IBER-SWISS CATERING</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>DIF. S/A.A.</b>	<b>% S/A.A.</b>
PRODUCCIÓN BANDEJAS (MILES)	14.562	14.331	231	1,6
SERVICIOS HANDLING (UNIDADES)	139.619	138.361	1.258	0,9
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	1.523	1.475	48	3,3
Nº BANDEJAS POR EMPLEADO	9.562	9.716	(154)	(1,6)
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	68,81	67,66	1,55	1,7
RTDO. EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	3,85	4,37	(0,52)	(11,8)
R.N.D.I. (MILLONES €)	2,20	2,63	(0,43)	(16,5)

## **2.7. CACESA**

El producto Ibexpress, con unas ventas de € 14,97 millones, experimentó un incremento sobre el año anterior del 27,8%, aunque medido en kilos la subida fue del 37,8%. En este producto destacó la denominación aeropuerto/aeropuerto con un crecimiento del 53% en facturación. También el producto Ibexpress internacional tuvo un notable crecimiento: un 24,6% en facturación. Durante 2001 la compañía continuó desarrollando la Red Internacional con el objeto de ampliar los tráficos entre América y España. Para ello, se formalizaron contratos con agentes en nuevos países (Colombia, Venezuela y Estados Unidos) que se suman a los que ya existían (México, Santo Domingo, Puerto Rico, Perú, Brasil, Argentina y Chile).

Las ventas en el producto Ibertras fueron de € 17,35 millones en 2001, lo que supuso un decremento del 2,2% sobre el año 2000, motivada por la reducción de tráfico de animales (toros y vacas) a consecuencia del mal de las vacas locas y por la pérdida de un tráfico significativo de pescado desde New York a España. Se continuó desarrollando la red internacional, promoviendo acciones comerciales en los países latinoamericanos.

Durante el año se ha desarrollado un sistema de Gestión de Calidad en la empresa, que ha hecho posible obtener, en enero del 2002, la certificación UNE-EN-ISO-9001-2000 según la norma internacional.

Los ingresos de explotación totales del ejercicio 2001 ascendieron a € 36,49 millones, experimentando un incremento del 11,4% sobre la cifra correspondiente a 2000. Durante el año 2001 se continuó con el programa de contención del gasto, experimentando resultados positivos.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

<b>CACESA</b>				
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>DIF. S/A.A.</b>	<b>% S/A.A.</b>
INGRESOS IBEXPRESS (MILLONES €)	14,97	11,71	3,26	27,8
INGRESOS IBERTRAS AÉREO (MILLONES €)	17,35	17,74	(0,39)	(2,2)
INGRESOS IBERTRAS MARÍTIMO (MILLONES €)	0,66	0,59	0,07	12,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (MILLONES €)	1,01	0,74	0,27	36,5
R.N.D.I. (MILLONES €)	0,65	0,55	0,10	18,2
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	137	126	11	8,7

## **2.8. VIVA TOURS**

Durante el ejercicio 2001 la compañía implantó una serie de medidas tendentes a reorientar su posicionamiento con los siguientes objetivos: (I) asentar la imagen de touroperador líder en los mercados prioritarios; (II) conseguir una prescripción activa en las agencias de viajes transmitiendo una imagen de calidad y eficacia; (III) participar en proyectos de e-business; (IV) y alcanzar el volumen de negocio necesario para ser rentable y liderar el mercado español.

Para alcanzar esos objetivos se tomaron una serie de acciones. En el ámbito de la organización interna, se potenciaron las áreas operativa, comercial y marketing. Con relación al producto, se diseñó un programa amplio de destinos (diferenciando Europa, Latinoamérica y España) y se puso énfasis en transmitir una imagen de calidad. En el área de la distribución, se establecieron objetivos de venta por producto a las agencias de viaje y se impulsaron las ventas a través de Internet (Savia Tours, iberia.com, etc.). Finalmente, Viva Tours se incorporó al programa Iberia Plus el 1 de junio de 2001, dentro de su política de promocionar el producto de la compañía ante el cliente final.

El número de paquetes operados se situó, aproximadamente, en 200.000, frente a los 315.000 comercializados durante el año 2000. Este importante descenso de la producción, que afectó a la mayoría de los destinos, estuvo condicionado por una serie de acontecimientos adversos: la recesión económica que se empezó a notar desde los primeros meses del año; las huelgas de los pilotos de Iberia, L.A.E. a comienzos de la temporada alta; y los atentados terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos.

Todo ello provocó unos resultados económicos muy negativos en el ejercicio 2001, a pesar de las diversas medidas de reducción de costes que se han venido tomando. Algunas de ellas ya han tenido incidencia parcial en este ejercicio (como la disminución de la plantilla en 59 personas, un 25% del total), mientras que otras acciones (reducción de folletos, publicidad, etc.) tendrán su efecto en el año 2002.

Para el ejercicio 2002 se plantea un presupuesto que mantiene un volumen de paquetes similar al del año 2001 por las circunstancias restrictivas del mercado, pero que presenta unos resultados de equilibrio o ligeramente positivos, gracias a las medidas agresivas de reducción de costes.

### 3. RECURSOS

#### 3.1. FLOTA

El siguiente cuadro muestra la composición de la flota operativa de pasaje del Grupo Iberia al 31 de diciembre de 2001:

FLOTA DISPONIBLE - COMPOSICION				
TIPO DE FLOTA	IBERIA	BINTER CANARIAS	WET	TOTAL OPERADA
B-727	-	-	-	-
B-737	-	-	-	-
B-747	9	-	-	9
B-757	18	-	-	18
B-767	-	-	-	-
A-300	5	-	-	5
A-319	4	-	-	4
A-320	52	-	-	52
A-321	4	-	-	4
A-340	15	-	-	15
DC-9	-	-	-	-
MD-87	24	-	-	24
MD-88	13	-	-	13
BEECH	-	-	2	2
CN-235	-	-	-	-
ATR-72	-	11	-	11
<b>TOTAL*</b>	<b>144</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>157</b>

\* No se tiene en cuenta la flota inactiva, en posición de venta.

El 31 de diciembre de 2000 había un total de 175 aviones de pasaje disponibles. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas sucedidas durante el 2001, que explican esta reducción de 18 aviones operativos:

#### INCORPORACIONES

- 2 A-321 en propiedad.
- 10 A-320 en arrendamiento (9 en operativo y 1 en financiero).
- 3 A-340 en arrendamiento operativo.
- 2 B-747 en arrendamiento operativo.
- 2 Beech-1900 en wet lease.

#### RETIROS

- 9 B-727 en propiedad.
- 3 B-737 en wet lease.
- 2 B-747 en wet lease.
- 1 B-747 en propiedad.
- 6 B-757 en wet lease.
- 2 B-767 en arrendamiento operativo.
- 1 A-300 en propiedad.
- 1 A-320 en propiedad.
- 7 DC-9 en propiedad.
- 5 CN-235 en propiedad.

Durante los diez primeros meses el ejercicio 2001, IBERIA operó en wet lease 2 B-737 (3 hasta el inicio de la temporada de verano) y 6 B-757 de Air Europa; y, además, 2 B-747 de Air Atlanta. Pero a partir de noviembre se dejaron de operar todos ellos, dentro de las medidas de ajuste llevadas a cabo por Iberia L.A.E. ante la crisis del sector aéreo.

Durante el año 2001 Binter Canarias operó en wet lease dos aviones Beechcraft 1900 de la compañía NAYSA. Esta filial también operó en wet lease un avión ATP durante algo más de un mes, entre enero y febrero; y más adelante, desde el mes de julio hasta octubre.

La utilización media de la flota propia del Grupo Iberia, medida en términos de horas bloque por avión y día, tuvo un notable incremento, cumpliéndose así uno de los objetivos pilares del Plan Director 2000/2003:

FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACION	HORAS BLOQUE / AVIÓN / DÍA	
	2001	2000
B-727	5,2	5,2
B-747	13,2	12,8
B-747M	10,7	10,4
B-757	7,9	7,2
B-767	11,5	11,9
DC-9	3,7	4,1
DC-10	-	8,9
MD-87	7,4	7,2
MD-88	7,6	7,5
A-300	7,8	6,8
A-319	6,8	6,1
A-320	7,8	7,1
A-321	8,5	8,2
A-340	14,2	13,1
CN-235 (BINTER MEDITERRÁNEO)	4,0	4,6
ATR-72 (BINTER CANARIAS)	6,5	7,5
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE CORTO Y MEDIO RADIO	7,3	6,6
UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA DE LARGO RADIO	13,6	12,4
<b>UTILIZACIÓN MEDIA FLOTA TOTAL</b>	<b>8,2</b>	<b>7,4</b>

### 3.2. PERSONAL

#### 3.2.1. PLANTILLA

El siguiente cuadro muestra la distribución de la plantilla promedio anual del Grupo Iberia en los ejercicios 2001 y 2000. (Tanto en este cuadro como en el siguiente se han quitado, en ambos ejercicios, las plantillas correspondientes a Binter Mediterráneo y VIVA, con el objeto de hacer homogénea la comparación):

PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL						
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>18.682</b>	<b>19.122</b>	<b>6.626</b>	<b>6.264</b>	<b>25.308</b>	<b>25.386</b>
BINTER CANARIAS	227	195	185	176	412	371
CACESA	137	126	-	-	137	126
IBER-SWISS	1.523	1.475	-	-	1.523	1.475
SAVIA	99	83	-	-	99	83
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>20.668</b>	<b>21.001</b>	<b>6.811</b>	<b>6.440</b>	<b>27.479</b>	<b>27.441</b>
VARIACIÓN 2001 / 2000 (%)	(1,6) %		5,8 %		0,1 %	

A cierre del ejercicio 2001, el número de empleados de Iberia, L.A.E. ascendía a 26.254 personas, cifra que representa cerca del 93% de la plantilla total del Grupo. La distribución comparada de la plantilla a final de año es la siguiente:

PLANTILLA, FINAL DE AÑO						
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<b>IBERIA, L.A.E.</b>	<b>19.837</b>	<b>20.378</b>	<b>6.417</b>	<b>6.436</b>	<b>26.254</b>	<b>26.814</b>
BINTER CANARIAS	225	201	178	175	403	376
CACESA	142	132	-	-	142	132
IBER-SWISS	1.415	1.551	-	-	1.415	1.551
SAVIA	106	88	-	-	106	88
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>21.725</b>	<b>22.350</b>	<b>6.595</b>	<b>6.611</b>	<b>28.320</b>	<b>28.961</b>
VARIACIÓN 2001 / 2000 (%)	(2,8) %		(0,2) %		(2,2) %	

Durante el año 2001 la plantilla del Grupo Iberia disminuyó debido, principalmente, a la culminación del Plan de Rejuvenecimiento de Iberia, L.A.E., cumpliendo el Plan Director 2000/2003. La compañía Iber-Swiss también disminuyó su plantilla para ajustar los recursos a la caída de la demanda sufrida durante el último cuatrimestre.

### 3.2.2. PRODUCTIVIDAD

La productividad anual de las tripulaciones (en horas bloque por tripulante) ha sido la siguiente:

PRODUCTIVIDAD DE LAS TRIPULACIONES	HORAS BLOQUE POR TRIPULANTE			
	TRIP. TÉCNICAS		TRIP. AUXILIARES	
	2001	2000	2001	2000
IBERIA, L.A.E.	239,5	229,2	102,7	104,6
BINTER CANARIAS	346,4	350,1	325,7	338,9

La productividad de la plantilla total de cada una de las compañías aéreas del Grupo Iberia, medida en términos de AKOs por empleado, fue la siguiente:

PRODUCTIVIDAD DEL TOTAL DE LA PLANTILLA	MILLONES DE AKOs POR EMPLEADO		
	2001	2000	% s / A.A.
IBERIA, L.A.E.	2,31	2,14	7,9
BINTER CANARIAS	1,20	1,25	(4,3)

## 4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

### 4.1. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

El Grupo Iberia obtuvo un beneficio de explotación de € 4,88 millones en el ejercicio 2001, con el siguiente desglose por compañías:

POR COMPAÑÍAS	MILLONES DE EUROS	
	2001	2000
IBERIA	(24,8)	36,4
AVIACO	-	(0,0)
VIVA	(2,2)	(2,5)
BINTER CANARIAS	9,6	11,1
BINTER MEDITERRÁNEO	(1,1)	0,5
CACESA	1,0	0,7
CARGOSUR	(0,0)	(0,0)
SAVIA	11,4	9,9
IBERSWISS	3,9	4,4
CAMPOS VELÁZQUEZ	(0,0)	(0,0)
<b>GRUPO IBERIA (*)</b>	<b>4,9</b>	<b>65,8</b>

(\*) Las cifras de Grupo no coinciden con la suma por los ajustes de consolidación, incluida la desaparición de Binter Mediterráneo.

El siguiente cuadro presenta la cuenta de explotación de gestión del Grupo Iberia, que difiere de la cuenta de pérdidas y ganancias auditada debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión:

CUESTA DE EXPLOTACIÓN	MILLONES DE EUROS			
	2001	2000	DIF. s/A.A.	% s/A.A.
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>				
PASAJE	3.781,5	3.551,8	229,7	6,5
CARGA	270,5	258,3	12,2	4,7
HANDLING	220,7	237,1	(16,4)	(6,9)
MATERIAL	94,8	120,7	(25,9)	(21,5)
COMERCIALES	105,8	93,3	12,5	13,4
VENTAS DE MAYORDOMÍA	22,2	15,8	6,4	40,5
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN	242,7	210,4	32,3	15,4
	<b>4.738,2</b>	<b>4.487,4</b>	<b>250,8</b>	<b>5,6</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>				
PERSONAL	1.361,2	1.337,4	23,8	1,8
COMBUSTIBLE	634,7	576,3	58,4	10,1
COMERCIALES	514,1	509,7	4,4	0,9
ALQUILER DE FLOTA	482,2	364,3	117,9	32,4
SERVICIOS DE TRÁFICO	362,1	341,7	20,4	6,0
MANTENIMIENTO DE FLOTA AÉREA	275,2	289,9	(14,7)	(5,1)
TASAS DE NAVEGACIÓN	218,4	200,0	18,4	9,2
AMORTIZACIONES	173,4	171,7	1,7	1,0
SISTEMAS DE RESERVAS	133,3	111,0	22,3	20,1
SERVICIO A BORDO	106,3	83,0	23,3	28,1
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	472,4	436,6	35,8	8,2
	<b>4.733,4</b>	<b>4.421,6</b>	<b>311,8</b>	<b>7,1</b>
<b>RESULTADO EXPLOTACIÓN</b>	<b>4,9</b>	<b>65,8</b>	<b>(60,9)</b>	<b>(92,6)</b>

#### 4.1.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Los ingresos de explotación del Grupo Iberia subieron cerca de € 251 millones (un 5,6%) en 2001 debido, principalmente, al incremento de los ingresos de tráfico, que aumentaron gracias al crecimiento de la red de vuelos de medio y largo radio y, también, por el buen comportamiento tanto del yield de pasaje en los mercados doméstico e intercontinental, como del ingreso medio por TKT en el tráfico de carga.

##### PASAJE

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros "Principales parámetros" (apartado 0) e "Ingresos de tráfico" (apartado 2.1.2., que acompaña a las estadísticas de producción) proviene de la vinculación de ésta última a la producción real de cada ejercicio, sin incluir ajustes y regularizaciones de carácter contable, ni tampoco los ingresos derivados del proceso de recuperación de BPU que si están incluidos en la cifra que aparece en la cuenta de explotación.

El incremento en los ingresos de pasaje fue de € 229,7 millones, y se desglosa según el siguiente detalle:

ANÁLISIS VARIACION DE INGRESOS DE PASAJE						MILLONES DE EUROS
	VAR. INGR. ACTIVIDADES / 2000	CAUSA DE LA VARIACIÓN				VAR. INGR. CONTABLES / 2000
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTRAS	
IBERIA, L.A.E.	179,1	56,1	99,2	23,8	56,9	236,0
BINTER CANARIAS	15,1	9,1	6,0	0	0,1	15,2
BINTER MEDITERRÁNEO (a)	(9,3)	1,7	(11,0)	0	(12,2)	(21,5)
<b>GRUPO IBERIA</b>	<b>184,9</b>	<b>66,9</b>	<b>94,2</b>	<b>23,8</b>	<b>44,8</b>	<b>229,7</b>

(a) Binter Mediterráneo ha quedado fuera del perímetro de consolidación contable.

Los ingresos de pasaje aumentaron € 229,7 millones (un 6,5%) con relación al año 2000. El principal motivo fue el aumento de la demanda, un 3,3% en términos de PKTs, a pesar de las difíciles condiciones del mercado y de la venta de Binter Mediterráneo. Además, se produjo una mejora del ingreso medio por PKT (un 2,0% de media anual para el conjunto del Grupo), debido a su progresión en los vuelos de largo radio (un 3,5%) y, sobre todo, en el mercado doméstico (donde el yield subió un 4,3%). También ayudó, aunque en menor medida, la moderada apreciación del dólar.

##### CARGA

Los ingresos se incrementaron un 4,7% (€ 12,2 millones). Iberia, L.A.E. transportó un volumen de carga ligeramente superior (1%) al del año 2000, pero logró un incremento del 6,3% en el ingreso medio por TKT, apoyado por la recuperación de la demanda en los mercados del Atlántico Medio y Sur, y parcialmente ayudado por el efecto de la apreciación del dólar.

#### HANDLING

La disminución registrada en los ingresos por este concepto (-6,9%) se debe a la disminución de la actividad para terceras compañías de un 7,7%, medida en aviones ponderados atendidos, no compensada con el aumento de la actividad para el Grupo Iberia (2,8%) y para Air Nostrum (8,7%). En este último caso, parte del incremento de actividad estuvo motivado por la adquisición en el verano de Binter Mediterráneo.

#### MATERIAL

Los ingresos generados por los servicios de mantenimiento se redujeron en € 25,9 millones con relación al año anterior (-21,5%). El principal motivo fue la disminución de la asistencia técnica a terceros por parte de Iberia Mantenimiento, especialmente en trabajos de motor y de componentes, debido a las dificultades que han estado atravesando algunos de sus principales clientes (Aerolíneas Argentinas, Air Liberté), lo que llevó a la Compañía, en el mes de junio, a rescindir los contratos en vigor. También influyó el cese de operaciones de Viva Mantenimiento en el verano de 2001.

#### COMERCIALES

El incremento de la actividad ha provocado un aumento de este concepto de € 12,5 millones (un 13,4%), básicamente por la mayor actividad de Air Nostrum y por el aumento de la facturación relativa a la venta de billetes de terceras compañías, sobre todo dentro de la cooperación entre miembros de **oneworld**.

#### OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN Y VENTAS DE MAYORDOMÍA

El resto de los ingresos de explotación aumentaron, en su conjunto, un 17,1% respecto a 2000. Destacó el crecimiento de las siguientes partidas: ingresos por utilización de los sistemas de reservas; otros ingresos de tráfico (acuerdos comerciales); trabajos realizados por la empresa; ventas de mayordomía; y, finalmente, los ingresos por alquiler de aviones (que incluyen el arrendamiento hasta octubre de dos B-747 a Air Atlanta).

En "Otros ingresos de explotación" están incluidas la "Regularización de ingresos de tráfico no imputables a líneas (RITNIL) de pasaje" y "Otros ingresos de tráfico", que figuran como "Ingresos por pasaje" en las notas de la Memoria. Sus importes agregados fueron de € 17 millones en 2001 y de € 9,7 millones en 2000. Asimismo, en "Otros ingresos de explotación" se recogen la RITNIL de carga y otros ingresos de tráfico de carga, que en las notas de la Memoria figuran como "Ingresos por carga", cuyo importe conjunto fue de € 0,3 millones en 2001, frente a € -2 millones en 2000.

#### 4.1.2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación se incrementaron un 7,1% en 2001 (€ 311,8 millones). Esta subida está basada, en primer lugar, en el aumento de los costes de alquiler de flota de pasaje, originado por el plan de renovación de flota. El combustible y el resto de costes operativos (servicios de tráfico, tasas de navegación y servicios a bordo, entre otros) también crecieron de forma notable, debido al aumento de la producción y a la subida de precios. Los gastos en seguridad y, sobre todo, los costes de los seguros de flota tuvieron unos incrementos espectaculares como consecuencia de los sucesos excepcionales ocurridos en septiembre. Por el contrario, otras partidas importantes como los gastos de personal o los costes comerciales han tenido una evolución moderada (incrementos del 1,8% y del 0,9% respectivamente).

##### PERSONAL

El coste de personal creció sólo € 23,8 millones frente al año anterior, gracias a las acciones encaminadas a contener esta importante partida de gasto. Entre éstas destacan el moderado incremento salarial acordado en la firma de los nuevos Convenios de Iberia, L.A.E. (2,7% de IPC real más un 0,5% para todos los colectivos), así como la reducción del número de empleados de tierra y el mantenimiento del número de tripulantes técnicos, lo que ha llevado a conseguir mejoras en la productividad de ambos colectivos.

El aumento de la partida de sueldos, salarios y asimilados fue de € 20,8 millones (un 2,1%), con un crecimiento de las dietas de los colectivos de vuelo de € 7,7 millones, a causa del incremento de actividad. Las cargas sociales aumentaron € 3,0 millones (un 0,9%) en el agregado del personal del Grupo Iberia.

El incremento del coste de personal de tierra fue del 0,5%, con una plantilla media inferior a la de 2000, y un recorte de gastos en diversas partidas (dietas y primas, horas extraordinarias, pluses y gratificaciones). En el caso de los tripulantes técnicos, con una plantilla media muy similar a la del año anterior, no hubo aumento de coste en el agregado del Grupo. Destacó la reducción conseguida en el coste de las primas. Por el contrario, el coste del colectivo de TCPs subió un 8,2%, debido principalmente al aumento de la plantilla media de Iberia, L.A.E., condicionado por el mayor crecimiento de la red de largo radio.

##### COMBUSTIBLE

El gasto de combustible aumentó un 10,1% respecto a 2000 (€ 58,4 millones), debido a: (I) el incremento de producción; (II) el elevado precio (en dólares) del barril de crudo durante los tres primeros trimestres del ejercicio; (III) y, en menor medida, la apreciación del dólar. Es destacable el ahorro conseguido por el menor consumo derivado de la renovación de la flota (si en el año 2000 el ahorro por consumo fue de € 7,4 millones, éste subió hasta cerca de € 28 millones en 2001). Asimismo, es relevante el menor gasto que IBERIA consigue a través de su política de cobertura de precios de combustible desarrollada en los últimos años, que permitió ahorrar € 34 millones en el ejercicio 2001.

#### COMERCIALES (COMISIONES, SOBRECOMISIONES Y PUBLICIDAD)

Los gastos comerciales del ejercicio 2001 se situaron en € 514,1 millones, sólo un 0,9% más que en el año 2000 (porcentaje que contrasta con el incremento del 6,3% en los ingresos de tráfico). Los costes comerciales netos (los gastos comerciales minorados por los ingresos comerciales) disminuyeron € 8,1 millones, lo que supone un decremento del 1,9% con relación al ejercicio anterior. La relación coste comercial neto sobre ingresos de tráfico (pasaje y carga) mejoró desde el 10,9% en 2000 al 10,1% logrado en el año 2001, cumpliéndose así el objetivo que se estableció en el Plan Director 2000/2003 sobre este concepto para el ejercicio 2001.

Del importe total de gastos comerciales, un 91,5% corresponde a las comisiones por ventas y gastos de promoción y desarrollo, cuya cifra agregada creció sólo € 1,1 millones (un 0,2%), frente al incremento de los ingresos de pasaje y carga del 6,3%. Estos costes siguen reduciéndose con relación a los ingresos, debido a distintas acciones comerciales: crecimiento de los nuevos sistemas de venta directa (iberia.com y Serviberia); extensión del sistema de tarifas netas de comisión; y aplicación de los nuevos sistemas de retribución a las agencias, tanto nacionales (Plan Valor 98) como europeas (Millenium).

Los gastos de publicidad y promoción aumentaron € 3,3 millones respecto al ejercicio 2000 (un 8,2%), si bien disminuyeron respecto al POA del ejercicio en un 17,8%, debido a la restricción de gastos realizada en la última parte del año 2001.

#### ALQUILER DE FLOTA

El gasto en este concepto, que incluye el leasing operativo y wet lease de aviones, junto al alquiler de bodegas de carga, tuvo un incremento de € 117,9 millones con relación al ejercicio anterior. Se produjo una notable subida en el coste de leasing operativo, motivado por las nuevas incorporaciones de flota, de acuerdo con el programa de renovación previsto. No obstante, los gastos de alquiler fueron inferiores a los planeados (-3,4% respecto a la cifra presupuestada), favorecidos en parte por la progresiva disminución de los tipos de interés durante el año.

#### SERVICIOS DE TRÁFICO

El coste de los servicios de tráfico (derechos de aterrizaje, despacho de aviones, limpieza de aviones y equipos de mayordomía, gastos de escala y de incidencias, entre otros conceptos) subió € 20,4 millones (un 6,0%) con relación a 2000, debido fundamentalmente a dos factores: el elevado impacto en los precios unitarios que ha supuesto la nueva regulación de los derechos de aterrizaje en España; y el aumento de actividad del Grupo (un 3,6% en términos de despegues). Así, la combinación de ambos factores ha llevado a un aumento de € 29,6 millones en la partida de derechos de aterrizaje respecto al anterior ejercicio.

El aumento de actividad también ha originado subidas en otras partidas como el uso de pasarelas, estacionamiento y otros servicios aeroportuarios (€ 5,6 millones); o el alojamiento del personal de vuelo (€ 3,1 millones).

Por otra parte, la "huelga de celo" del SEPLA en el primer trimestre y, sobre todo, los retrasos derivados del aumento de las medidas de seguridad en los aeropuertos tras los sucesos del 11 de septiembre, influyeron en la elevación de los gastos de "no calidad" (viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones, gastos por entrega de equipajes, etc.) por un importe de € 3,2 millones más que en el ejercicio 2000.

#### MANTENIMIENTO DE FLOTA

El gasto por este concepto (que incluye subcontratos de mantenimiento, consumo de repuestos y dotación a las Provisiones para Grandes Reparaciones) disminuyó en € 14,7 millones, que supone un -5,1%, debido a un fuerte descenso en los gastos de reparación y conservación de flota, a causa de las reducciones en los trabajos de mantenimiento a terceros y en el gasto de subcontratación de servicios aeronáuticos por la parada o retirada de las flotas más subcontratadas (B-767 y B-737 en wet lease de Air Europa). El coste unitario de mantenimiento de flota por los conceptos mencionados bajó un 11,7% con relación a 2000, hasta situarse en 0,47 céntimos de euro por AKO.

#### TASAS DE NAVEGACIÓN

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 9,2% (€ 18,4 millones), debido al aumento de actividad y, sobre todo, a la subida que Eurocontrol realizó en sus tarifas en 2001. Las tarifas que pagan las compañías aéreas dependen de los precios unitarios fijados cada año, del peso de los aviones y de la longitud del trayecto que van a efectuar. A comienzos de 2001, Eurocontrol incrementó los precios unitarios de referencia en más de un 10% para las regiones de información de vuelo de Madrid, Barcelona y Canarias, respecto a los vigentes en el año anterior, siendo menores las subidas de precios en otras regiones de Europa.

#### SISTEMAS DE RESERVAS Y SERVICIOS A BORDO

En el ejercicio 2001 el gasto en sistemas de reservas aumentó en € 22,3 millones frente al año anterior (un 20,1%), debido básicamente a la mayor proporción de reservas por pasajero, y a la subida de precios del 6,6% establecida por Amadeus.

La partida de Servicios a bordo, que es otro gasto ligado al tráfico de pasajeros, tuvo también un notable incremento (28,1%) durante el año 2001. Su aumento está relacionado con el mayor crecimiento de la demanda en las rutas internacionales (un 4,8% en términos de pasajeros) que tienen un coste de catering unitario mayor.

#### OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Este concepto incluye partidas tales como alquileres y servicios de reparación y conservación (distintos de los de flota); material de mayordomía y otros consumos; variación de las provisiones de tráfico; seguros; suministros y otras comunicaciones; servicios auxiliares; etc. El importe agregado de estos conceptos ha aumentado € 35,8 millones (un 8,2%), destacando la subida de los seguros de vuelo (más de € 20,6 millones con relación al año 2000, diferencia generada casi en su totalidad a partir de los atentados del mes de septiembre), así como el mayor volumen de los gastos en seguridad (€ 3,8 millones más que el año anterior).

## 4.2. RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS

El Grupo Iberia obtuvo unos beneficios netos consolidados de € 53,1 millones en 2001, un ejercicio caracterizado por la sucesión de dificultades.

<b>RESULTADOS FINANCIEROS Y EXTRAORDINARIOS</b>		MILLONES DE EUROS	
	2001	2000	DIF. S/A.A. % S/A.A.
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>4,9</b>	<b>65,8</b>	<b>(60,9) (92,6)</b>
INGRESOS FINANCIEROS	68,5	38,2	30,3 79,3
GASTOS FINANCIEROS	(52,0)	(77,0)	25,0 (32,5)
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	67,8	91,0	(23,2) (25,5)
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(73,9)	(81,3)	7,4 (9,1)
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>10,4</b>	<b>(29,1)</b>	<b>39,5 N.A.</b>
PART. RDOS. SOC. PUESTA EQUIV.	22,2	32,0	(9,8) (30,6)
REVERSIÓN DIF. NEGATIVAS CONS.	0,6	1,0	(0,4) (40,0)
AMORTIZACIÓN FONDO COMERCIO	(6,6)	(6,6)	0,0 0,0
<b>RDOS. ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>31,5</b>	<b>63,1</b>	<b>(31,6) (50,1)</b>
INGRESOS EXTRAORDINARIOS	68,7	462,2	(393,5) (85,1)
GASTOS EXTRAORDINARIOS	(185,4)	(303,9)	118,5 (39,0)
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>(116,7)</b>	<b>158,3</b>	<b>(275,0) N.A.</b>
<b>R.N.A.I.</b>	<b>(85,2)</b>	<b>221,4</b>	<b>(306,6) N.A.</b>
IMPUESTOS	138,3	(17,5)	155,8 N.A.
<b>RESULTADOS CONSOLIDADOS</b>	<b>53,1</b>	<b>203,9</b>	<b>(150,8) (74,0)</b>
RDO. ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	2,9	2,7	0,2 7,4
<b>RDO. DE LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>50,2</b>	<b>201,2</b>	<b>(151,0) (75,0)</b>

El Grupo Iberia consiguió una notable mejora de sus resultados financieros en 2001 (€ 39,5 millones por encima del año anterior). Los ingresos financieros subieron más de € 30 millones, debido principalmente al aumento de las inversiones financieras temporales; y, en parte, por la plusvalía obtenida por la venta de las acciones de Equant (€ 16 millones). Los gastos financieros se redujeron en € 25 millones, por un menor endeudamiento medio y la reducción gradual de los tipos de interés. El efecto neto de las diferencias de cambio de moneda empeoró en € 15,8 millones con relación a 2000, principalmente por la apreciación del dólar frente al euro y la depreciación de la libra esterlina frente a la moneda europea.

Los resultados extraordinarios disminuyeron € 275 millones con relación al ejercicio anterior. Se debe observar que Iberia, L.A.E. había vendido parte de las acciones que tenía en el Capital Social de Amadeus GTD en el año 2000, obteniendo una plusvalía neta en torno a los € 367 millones. En 2001, los gastos extraordinarios incluyen las dotaciones para provisiones por responsabilidades probables de diversa naturaleza, que corresponden a todos aquellos riesgos que a juicio de los Administradores de la Compañía era necesario dejar cubiertos.

La mejora en el Impuesto de Sociedades ha paliado, en parte, esa reducción de los resultados extraordinarios. En la formulación de las Cuentas Anuales del ejercicio 2000 se había optado por el criterio legal de diferir a lo largo de varios años la tributación de la plusvalía obtenida por la mencionada venta de acciones de Amadeus GTD. Posteriormente, IBERIA utilizó parte de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores para compensar con ellas la totalidad de la plusvalía en la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades, pues resultaba una mejor opción que el diferimiento. La mejora patrimonial derivada del ajuste del Impuesto de Sociedades correspondiente al ejercicio 2000 se ha traducido en un incremento de los resultados después de impuestos de € 97 millones en el ejercicio 2001.

#### **4.3. INVERSIONES**

La mayor parte de la inversión en inmovilizado material e inmaterial efectuada por el Grupo Iberia durante 2001, está relacionada con el plan de renovación y homogeneización de la flota, y comprende los anticipos por aviones pedidos a Airbus (A-320, A-321 y A-340) y las diferencias de cambio originadas, el alta como flota en propiedad de 3 A-320, 2 A-321 y 2 MD-87, las modificaciones realizadas en los aviones de largo radio, y otras operaciones vinculadas a la flota. También son destacables los desembolsos efectuados en rotables y reparables, simuladores de vuelo, equipos de proceso de información, vehículos y equipos de los aeropuertos, maquinaria e instalaciones.

Asimismo, en las desinversiones del Grupo en inmovilizado material e inmaterial destacan las originadas por operaciones relacionadas con la flota, que incluyen la recuperación de anticipos de flota Airbus, la venta de 19 aviones Boeing (18 B-727 y 1 B-747M), y la baja de nueve aviones Airbus A-320 como consecuencia de operaciones de "sale and lease-back".

La inversión financiera efectuada por el Grupo Iberia durante el ejercicio 2001 recoge, como partidas más significativas, la revalorización de Amadeus y los préstamos realizados a las sociedades "Iberbus" (propietarias de los aviones A-340).



#### 4.4. BALANCE

Los fondos propios del Grupo Iberia ascienden a € 1.169,7 millones al 31 de diciembre de 2001, con un aumento de las reservas de € 156,6 millones con relación al cierre del ejercicio anterior. Durante el año 2001, la Compañía abonó un dividendo bruto de 0,05 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2000, destinando un total de 44,83 millones de euros a retribuir a sus accionistas.

El saldo de las provisiones para riesgos y gastos se eleva a € 1.298,1 millones a cierre de 2001, cifra que incluye: € 129,2 millones en provisiones para grandes reparaciones de flota; € 499,3 millones en provisiones para pensiones y otras obligaciones con el personal; y, finalmente, € 669,6 millones en provisiones para responsabilidades.

El saldo de la cuenta de acreedores a largo plazo disminuyó de forma significativa durante el año 2001, debido a la reducción de casi € 157 millones en el impuesto sobre beneficios diferido a largo plazo, como consecuencia de la regularización del Impuesto de Sociedades del año 2000 ya comentada, así como por la transformación de largo a corto plazo de deudas con entidades de crédito.

El saldo de la cuenta de acreedores a corto plazo aumentó en € 349 millones, debido principalmente al incremento del saldo de los acreedores comerciales, junto con la mencionada conversión del pasivo remunerado de largo a corto plazo.

El activo circulante aumenta (sin incluir las acciones propias) € 268 millones con relación a 2000 debido, sobre todo, al mayor volumen de las inversiones financieras temporales de la Compañía.

La deuda neta mejora notablemente, situándose en € -243,0 millones al 31 de diciembre de 2001, frente a € -17,7 millones en el cierre de 2000. En ambos casos, el saldo de las cuentas financieras del activo circulante superaba a las deudas con entidades de crédito (que incluyen los intereses de los leasing financieros).

#### **4.5. PERSPECTIVAS**

Las estadísticas de tráfico que publica semanalmente la AEA, así como la evolución de las reservas, muestran una paulatina mejoría del tráfico aéreo en las últimas semanas, tras el hundimiento que se produjo después de los sucesos del 11 de septiembre, si bien la demanda no ha recuperado aún los niveles alcanzados durante el invierno anterior.

La principal incertidumbre sobre la evolución el tráfico aéreo en los próximos meses parece residir en la influencia que ejerce el ciclo económico. Probablemente, hasta que no se produzca la esperada reactivación de las economías norteamericana y europea, el tráfico aéreo - sobre todo en el segmento de negocios - no vuelva a retomar el ritmo de crecimiento de los años anteriores. La industria aérea todavía debe enfrentarse a unos meses difíciles.

En todo caso, IBERIA es una de las mejores compañías en mejor posición para afrontar la actual crisis del sector aéreo, tanto por las ventajas que ofrecen los mercados que atiende como por su fortaleza financiera y las acciones implementadas.

Se espera que los mercados estratégicos del Grupo Iberia (España - Europa y Europa - América Latina) sigan manteniendo un mejor comportamiento que el mostrado por la mayoría de las regiones. Además, las eficaces y oportunas medidas puestas en marcha ante la nueva situación del mercado (recorte de la producción, cese de las operaciones de wet y aplazamiento de la incorporación de nuevos aviones, junto a la reducción de otros gastos gestionables a través del PRO.ICO y del Expediente de Regulación de Empleo) están destinadas a conseguir una notable reducción de costes y un aumento de la rentabilidad.

En definitiva, el Grupo Iberia afronta el ejercicio 2002 con prudencia en la generación de ingresos y con exigentes programas de reducción de costes, dado el grado de incertidumbre aún existente, pero también con determinación y optimismo, confiando en su flexibilidad productiva y fortaleza financiera.





DISEÑO Y MAQUETACION: CUATROTINTAS COMUNICACION S.A.



