

informe anual
1 9 9 8

IBERIA
IBERIA L.A.E. Y GRUPO IBERIA



SOCIEDAD ESTATAL
DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES



MAYORES BENEFICIOS Y NUEVOS MERCADOS

POR XABIER DE IRALA, PRESIDENTE DE IBERIA



Con unos beneficios antes de impuestos de 62.801 millones de pesetas, cuatro veces los alcanzados en 1997, y una rentabilidad sobre fondos propios del 34 por ciento, se puede afirmar que 1998 ha sido el mejor año de la historia de Iberia. Estos resultados permiten, por primera vez en muchos años, distribuir dividendos entre los accionistas: 40 pesetas por acción, que también recibirán los trabajadores como dueños de más de un seis por ciento de la empresa. En el caso del Grupo Iberia, los resultados del ejercicio antes de impuestos han ascendido a 65.967 millones de pesetas, también cifra récord. Los resultados alcanzados convierten a Iberia en la aerolínea europea con los mejores ratios de rentabilidad, un gran logro de cara al proceso de privatización de la compañía.

Pero con ser esto importante, no ha sido lo único trascendental para el futuro de este grupo aéreo. Es tanto o más relevante que se ha seguido adelante con el proceso de acometer una transformación radical, de cara a la privatización, crecimiento y alianzas con los grandes del sector, proceso que se puso en marcha en 1997 con la entrada en vigor del Plan Director, y cuyos objetivos se están cumpliendo e incluso superando en algunos de sus parámetros.

En 1998 se han puesto en marcha medidas que facilitan esta transformación. En el ámbito comercial, hemos abierto nuevos destinos (como Sudáfrica y Chicago), y consolidado el liderazgo en aquéllos que nos son más propios, como el doméstico y el que une Europa con América Latina, en donde estamos abordando un importante crecimiento y una sustancial mejora del servicio con más vuelos directos a las principales ciudades del continente americano, y una completa remodelación de la clase Business.

También este año entró en vigor el acuerdo alcanzado con American Airlines, que nos permite expandirnos en el primer mercado mundial, como es Estados Unidos, llegando a 23 destinos de aquel país. Y hemos creado un turoperador, Viva Tours, con la colaboración de grandes empresas del sector y con vocación de líder, que se suma a otras novedades puestas en marcha en 1998 en la relación con las agencias de viaje, como es Serviagencias.

Estas y otras medidas de tipo comercial, así como el alquiler de aviones y tripulaciones para resolver la falta de recursos propios, nos han permitido aumentar en un 10 por ciento los ingresos de explotación por transporte de pasajeros y en más de un millón el número de pasajeros transportados.

En el terreno de los gastos, las medidas de contención de costes han conseguido que éstos crezcan tan sólo un 7,6 por ciento, de forma claramente inferior a los ingresos, mejorando así el margen de explotación. Un elemento que ha contribuido a esta contención ha sido la reducción de los gastos generales, que frente a los objetivos del cinco por ciento recogidos en el Plan Director, se ha logrado un ahorro del 6 por ciento.

También en 1998 se pusieron las bases para la privatización de Iberia que tendrá lugar en 1999. No sólo la compañía avanzó optimizando su posición económica saneada, sino que las negociaciones con British Airways prosiguieron y se han cerrado los acuerdos en 1999, por el que esta compañía y American Airlines se convierten en socios industriales de Iberia, con un 10 por ciento de su capital. Además en 1999 se ha alcanzado un acuerdo con los socios institucionales, BBV, Caja Madrid, Logista, Ahorro Corporación y el Corte Inglés, que adquieren un 30 por ciento de la compañía. Esta privatización se completará con la salida a Bolsa del resto del capital, mientras que el seis por ciento restante está en poder de los empleados.

Y finalmente en 1998 Iberia ha negociado su entrada en oneworld, la mayor alianza mundial, que se ha hecho efectiva en 1999. Iberia se convierte en socio fundador de esta alianza líder.

La renovación de activos también fue cuestión prioritaria durante el pasado ejercicio. El plan de renovación de flotas aprobado en 1998 contempla la incorporación de 92 aviones de corto y medio radio y 11 aviones de largo radio. La inversión alcanza los 600.000 millones de pesetas, y para hacerla efectiva se están utilizando todas las herramientas financieras disponibles (propiedad, leasing financiero, leasing operativo, y otras fórmulas de financiación), con las que se gana en flexibilidad y ahorro. El objetivo es disponer de una flota moderna, más homogénea, más competitiva que nos permitirá mejorar el servicio, reducir el consumo de combustible y la emisión de ruidos, aumentar el número de vuelos e incrementar la productividad de nuestras tripulaciones.

Otro aspecto significativo de 1998 es que se han negociado y culminado con éxito tres de los cuatro convenios colectivos de la compañía, quedando pendiente de cerrar el de los pilotos. El compromiso de todos los trabajadores con el futuro de la compañía, que se demostró vital para salir de la compleja situación en que estaba inmersa en la primera mitad de los años 90, sigue siendo esencial en el futuro, en un mercado cada vez más competitivo, tanto en la búsqueda de clientes como de inversores.

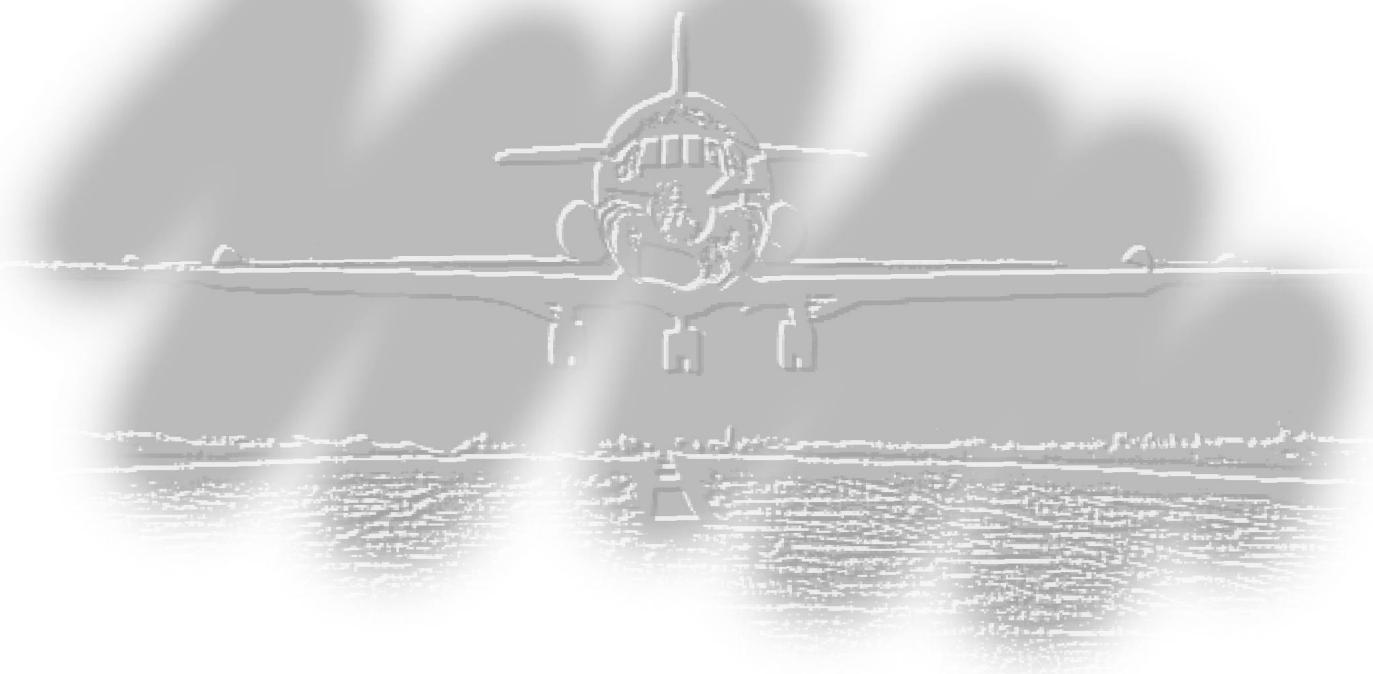
Y a pesar de los muchos progresos que la compañía ha hecho, sin embargo sus resultados están condicionados por unas infraestructuras que no siempre se mejoran al ritmo de la demanda.

Con el fin de crecer y ganar cuota de mercado, hemos firmado unos convenios colectivos en los que se apuesta por la productividad, estamos contratando nuevos pilotos (más de 200 entre 1998 y 1999) y estamos renovando y ampliando la flota. Todo ello, junto con la apertura de la tercera pista en el aeropuerto de Barajas, nos invitaba a pensar que las limitaciones sufridas en años precedentes se iban a superar. Sin embargo, las infraestructuras de rutas, aeropuertos y sistemas de control de tráfico aéreo en Europa no han sabido adaptarse al ritmo de las necesidades, provocando a las compañías aéreas, y a Iberia también, dificultades para crecer y ofrecer unos buenos niveles de puntualidad y regularidad. Todas las partes y países afectados deben comprometerse por el bien de los clientes y de la industria en general para modernizar estas infraestructuras y hacerlas más eficientes. En el caso de España esa necesidad es aún mayor, al ser el turismo la primera industria nacional.



Xabier de Irala





informe anual
1 9 9 8

INFORMACIÓN LEGAL



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.



ARTHUR ANDERSEN

Raimundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES

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

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

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

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

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

El informe de gestión adjunto del ejercicio 1998 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1998. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

ARTHUR ANDERSEN



José Manuel Rodríguez

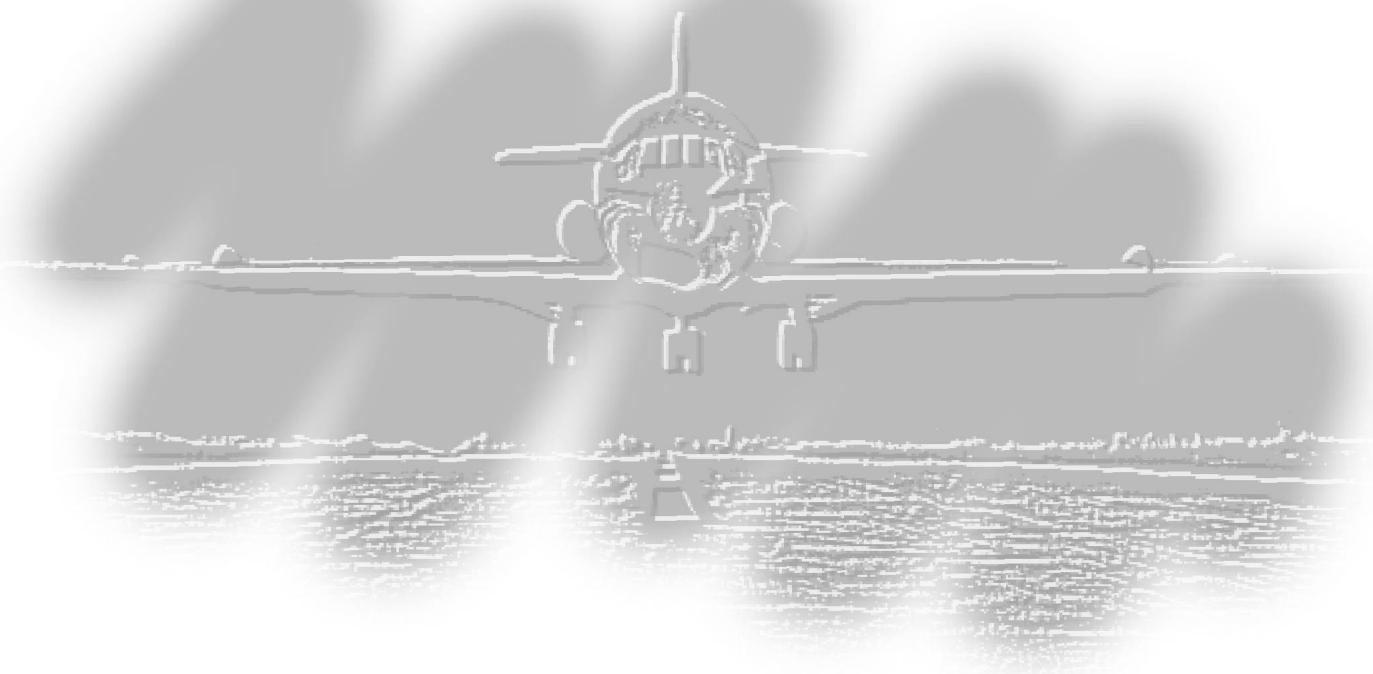
12 de mayo de 1999

Arthur Andersen y Cia., S. Com.
Reg. Merc. Madrid, Tomo 3190, Libro 0, Folio 1,
Sección 8, Hoja M-54414, Inscripc. 1.

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de
Cuentas (ROAC)
Inscrita en el Registro de Economistas Auditores (REA)

Domicilio Social:
Raimundo Fdez. Villaverde, 65, 28003 Madrid
Código de Identificación Fiscal D-79104469





informe anual
1 9 9 8

ESTADOS FINANCIEROS

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



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.

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

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

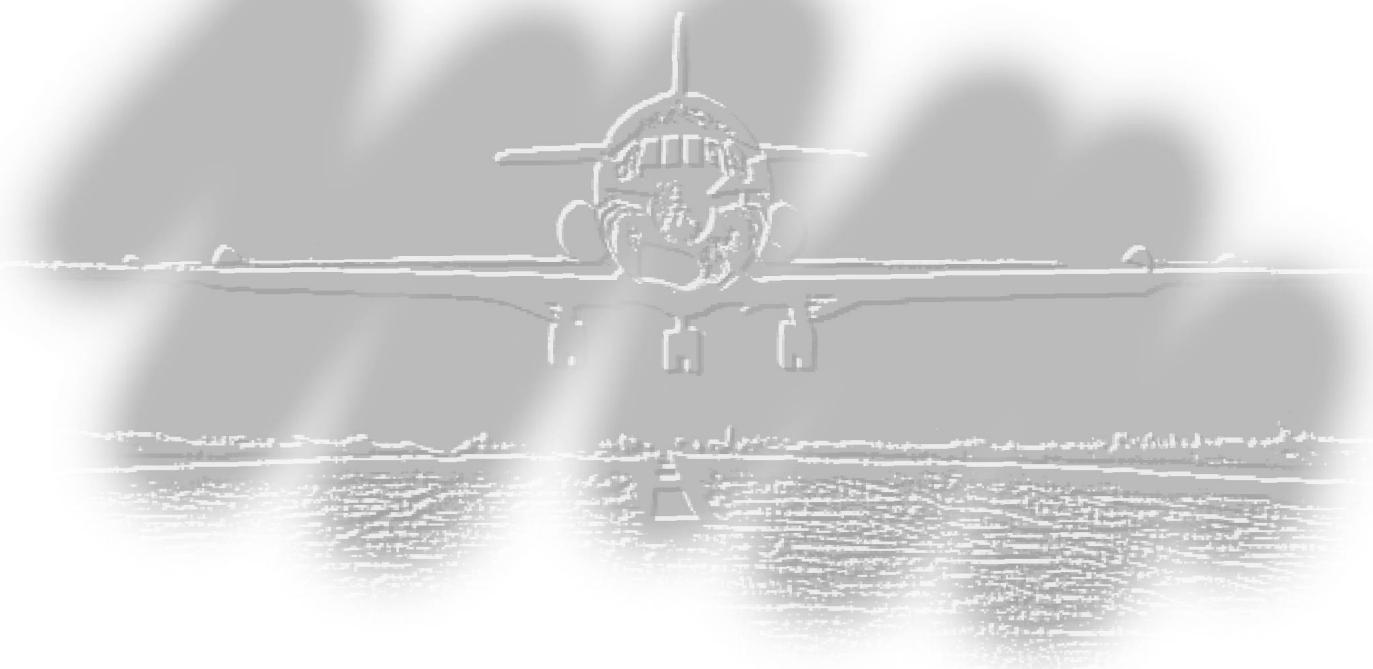
Las Notas 1 a 19
descriptas en la Memoria adjunta
forman parte integrante
del balance de situación
al 31 de diciembre de 1998.

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

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

Las Notas 1 a 19
descritas en la Memoria adjunta
forman parte integrante
de la cuenta de pérdidas y ganancias
del ejercicio 1998.





informe anual
1 9 9 8

MEMORIA



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.



[1] ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[2] BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

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

[3] DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

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

■ DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS		MILLONES DE PESETAS
A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES		10.239
A RESERVA LEGAL		5.129
A RESERVAS VOLUNTARIAS		623
A DIVIDENDOS		35.300
BENEFICIOS DEL EJERCICIO		51.291

[4] NORMAS DE VALORACIÓN

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

A) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

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

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

B) INMOVILIZADO INMATERIAL

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

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

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

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

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

C) INMOVILIZADO MATERIAL

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

1. FLOTA AÉREA:

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

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

2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

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

3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

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

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

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

D) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

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

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

1. FLOTA AÉREA:

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

2. REPUESTOS DE FLOTA:

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

a) Repuestos rotables

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

b) Repuestos reparables

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

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

3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:

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

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

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

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

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

1998	
	MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA	7.919
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	9.100
	17.019

E) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

1. PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES DEL GRUPO Y ASOCIADAS:

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

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



2. DEUDA PÚBLICA:

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

3. IMPOSICIONES A PLAZO:

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

f) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA

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

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

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

DIFERENCIAS DE CAMBIO DERIVADAS DE LA FINANCIACIÓN DE FLOTA AÉREA

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

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

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

g) EXISTENCIAS

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

h) INGRESOS Y GASTOS

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

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

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

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

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

i) PROVISIONES PARA PENSIONES

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

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



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

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

j) MONTEPÍO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO

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

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

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

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

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

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

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

l) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

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

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

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

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

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

M) IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

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

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

N) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

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

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

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

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

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

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

[5] INMOVILIZACIONES INMATERIALES

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



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

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

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

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

AL 31-12-98		MILLONES DE PESETAS
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS		34.515
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS - EN AÑOS ANTERIORES		23.073
- EN EL EJERCICIO		4.489
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE		18.640 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA		19.016 (a)

(a) Estos importes incluyen 5.272 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1998 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 1998 adjunto.

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

AL 31-12-98	
CUOTAS CON VENCIMIENTO EN	MILLONES DE PESETAS
1999	4.435
2000	4.485
2001	7.815
2002	6.389
2003	5.035
2004	9.497

[6] INMOVILIZACIONES MATERIALES

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

COSTE

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



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

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

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

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

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

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

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

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES

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

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

OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

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

FLOTA BOEING

- . B-757

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

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

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

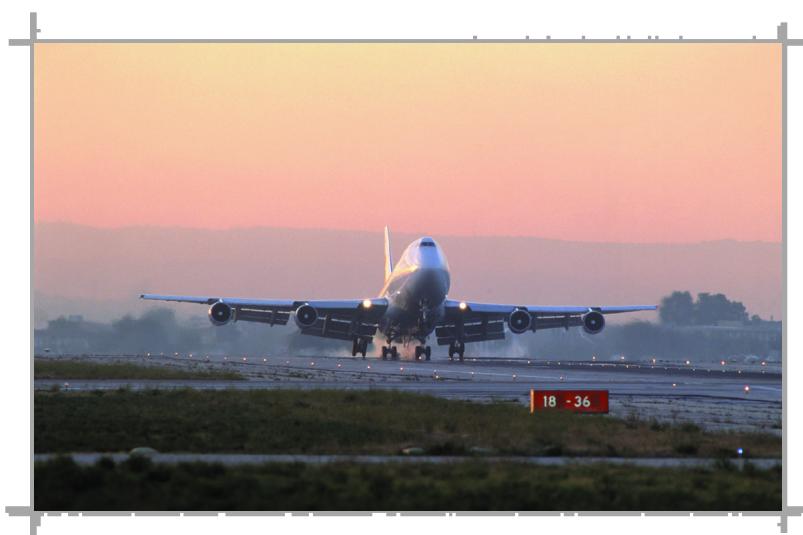
El volumen de inversión comprometido por la compra de los dieciséis aviones B-757 asciende, aproximadamente, a 994 millones de dólares USA. El calendario de entrega de los dieciséis aviones B-757 en firme es el siguiente: ocho en 1999 y ocho en el 2000. Los aviones en opción se incorporarían once en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

· B-747 y B-727

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

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

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



FLOTA AIRBUS

· A-340

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

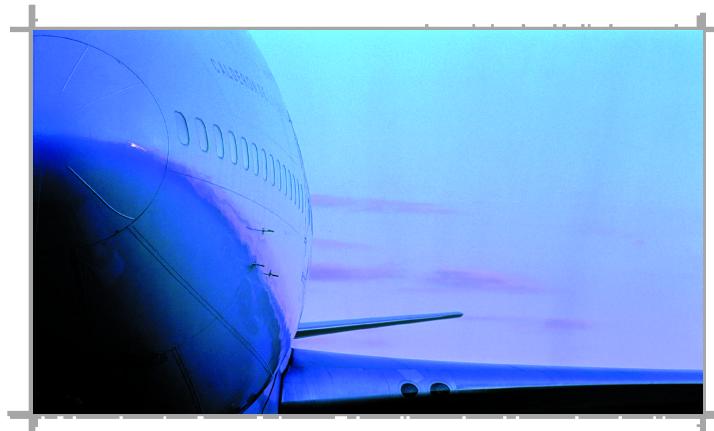
Los ocho aviones A-340 que se encuentran en operación fueron alquilados en régimen de arrendamiento operativo a las sociedades "Iberbuses" (véase Nota 7). La Sociedad participa en el 40% del capital de cada una de estas sociedades. Los arrendamientos operativos de los ocho A-340 se han establecido por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

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

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

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

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



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

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

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

· A-319, A-320 y A-321

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

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

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

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

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

■ CALENDARIO PREVISTO DE RECEPCIÓN DE AVIONES

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

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

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

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

La entrega prevista de estos aviones es la siguiente:

PREVISION ENTREGA AVIONES			
TIPO DE AVIÓN	1999	2000	2001
A-320	2	3	2
A-319	-	4	5
	2	7	7

RESTO DE FLOTA

- DC-8

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

- A-320 y MD-87

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

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

FLOTA OPERATIVA

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

FLOTA OPERATIVA 1998

- (a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación con una duración aproximada de un año. Los arrendadores más significativos han sido Air Atlanta U.K. Limited, Air Europa, S.A. y Atlas Air Inc.
- (b) Incluye cinco aviones adquiridos en el ejercicio 1998 que se encontraban en arrendamiento operativo hasta el mes de diciembre.
- (c) Estas cifras no incluyen, cuatro B-727 y tres DC-10 que pertenecían a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por la Sociedad. Estos aviones se han matriculado en 1998 y están pendientes de venta.
- (d) Incluye dos aviones B-747 configurados para carga.
- (e) No incluye dos aviones que se encuentran inactivos.
- (f) Estos dos aviones han sido arrendados por la Sociedad en régimen de alquiler operativo a su filial Cargosur, S.A., hasta el mes de noviembre de 1998. En esta fecha la Sociedad ha comprado y vendido estos aviones para posteriormente arrendarlos en régimen de wet lease.

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

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

WET LEASE

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

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



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

GASTOS DE ARRENDAMIENTO

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

GASTOS DE ARRENDAMIENTO	
AÑO DE DEVENGÓ	MILLONES DE DOLARES U.S.A.
1999	114
2000	89
2001 A 2005	312
	515

COBERTURA DE SEGUROS

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



[7] INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

PARTICIPACIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

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

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

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

AL 31-12-1998		PARTICIPACIÓN DIRECTA E INDIRECTA (a)
EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	DIRECCIÓN	
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	MAUDES, 51; MADRID	99,93
BINTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	99,99
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	99,99
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6; MADRID	75,00
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134; MADRID	99,99
CARGOSUR, S.A.	AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13; MADRID	100,00
IBER-SWISS CATERING, S.A.	CTRA. DE LA MUÑOZA, S/N; MADRID	70,00
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA) (d)	ZURBANO, 41; MADRID	99,47
AMADEUS GROUP	SALVADOR DE MADARIAGA, 1; MADRID	29,20
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A. (VIASA)	OSCAR M. ZULOAGA, S/N; CARACAS	45,00
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A. (SAVIA)	VELÁZQUEZ, 130; MADRID	75,83
IBERBUS CONCHA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS ROSALÍA LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS CHACEL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS ARENAL LTD.	GEORGE'S DOCK HOUSE, IFSC; DUBLÍN	40,00
IBERBUS TERESA LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
IBERBUS EMILIA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
IBERBUS AGUSTINA, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
IBERBUS BEATRIZ, LTD.	EARLSFORT CENTRE-HATCH ST., DUBLÍN	40,00
INTERINVEST	TUCUMÁN, 141; BUENOS AIRES	10,00
Total		

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

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

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

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

VALOR EN LIBROS		MILLONES DE PESETAS			
COSTE	PROVISIÓN	CAPITAL	(b) RESERVAS	BENEFICIOS (PÉRDIDAS)	EXTRAORDINARIOS
				ORDINARIOS	
42.740	-	7.400	14.506	2.414	-
5.127	(2.109)	1.387	365	509	759
6.405	(6.405)	250	(1)	(268)	(129)
111	-	32	261	43	9
459	(94)	150	30	191	-
1.445	(624)	1.008	(266)	72	8
594	-	500	492	242	23
13.093	(9.949)	5.001	(727)	(1.301)	187
2.254	-	6.071	(14.401)	7.155	-
14.716	(14.716)	(c)	(c)	(c)	(c)
132	-	200	438	305	(67)
337	-	979	(123)	(34)	-
342	-	971	(102)	(35)	-
379	(3)	1.076	(209)	(128)	-
393	(30)	1.100	(280)	(184)	-
417	(59)	995	(53)	(43)	-
416	(51)	1.000	(33)	(43)	-
430	(40)	1.000	-	(22)	-
425	(25)	1.003	-	(3)	-
3.428	(600)	97.132	(51.924)	(6.165)	(16.377)
93.643	(34.705)				

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

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

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

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

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

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

ACUERDOS JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS		MILLONES DE PESETAS		
		DISTRIBUCIÓN DE DIVIDENDOS	REDUCCIÓN DE CAPITAL	APORTACIONES PARA COMPENSAR PÉRDIDAS
(a) De este importe, 3.576 millones de pesetas corresponde a dividendos repartidos sobre resultados obtenidos en ejercicios anteriores. Los 34 millones de pesetas restantes corresponden a un dividendo a cuenta repartido sobre el resultado del ejercicio 1998.	VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	-	1.649	2.500
Del total de los dividendos percibidos, la Sociedad ha registrado 3.325 millones de pesetas como menor valor de la participación y 285 millones de pesetas en el epígrafe "Ingresos de participaciones en capital" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta.	BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	-	124	248
	CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A. (a)	3.610	-	-

GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AL 31-12-1998	MILLONES DE PESETAS	
	COSTE	PROVISIÓN
PARTICIPACIÓN	14.716	(14.716)
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.850	(4.850)
TOTAL	23.829	(23.829)

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

AMADEUS GROUP

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

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

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

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

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

SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.

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

AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.

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

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

VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.

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

CRÉDITOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

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

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

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

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

[8] DEUDORES

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

■ DEUDORES AL 31-12-1998	
	MILLONES DE PESETAS
ORGANISMOS PÚBLICOS	11.519
AGENCIAS DE PASAJE Y CARGA	21.580
COMPAÑÍAS AÉREAS	8.975
CLIENTES EN DELEGACIONES	3.259
TARJETAS DE CRÉDITO	1.948
OTROS CLIENTES POR VENTA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	5.421
DEUDORES VARIOS	3.300
DEUDORES DE DUDOSO COBRO	3.985
PROVISIONES	(4.569)
	55.418

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

[9] INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

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

■ AL 31-12-1998	
	MILLONES DE PESETAS
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	54.459
DEUDA PÚBLICA	17.218
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	1.690
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.094
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	945
OTROS	1.151
	76.557

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

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

[10] FONDOS PROPIOS

CAPITAL SOCIAL

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

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

RESERVA DE REVALORIZACIÓN

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

APLICACIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL EJERCICIO 1997

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

[11] PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

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

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

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

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

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

[12] DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

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

■ DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO AL 31-12-1998		MILLONES DE PESETAS				
DIVISA	DEUDA:	DEUDAS CON VENCIMIENTO EN:				
		1999	2000	2001	2002	AÑOS SIGUIENTES
PRÉSTAMOS EN PESETAS		9.699	903	903	968	4.982
PRÉSTAMOS EN DIVISA:	DÓLAR U.S.A.	24.481	1.962	13.241	4.306	2.496
	YENES	376	468	3.542	1.502	1.736
	MARCOS	1.354	1.153	1.158	1.188	7.814
		35.910	4.486	18.844	7.964	17.028

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

[13] OPERACIONES DE FUTURO

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

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

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

AL 31-12-1998

MILLONES DE PESETAS

COBERTURA DE POSICIONES PATRIMONIALES:

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	13.365
--	--------

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE TIPO DE INTERÉS

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

COBERTURA DE FLUJOS FUTUROS:

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

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

OPERACIONES DE COBERTURA DE RIESGO DE CAMBIO (a)

CROSS CURRENCY SWAPS (PERMUTAS DE DIVISAS)	73.062
--	--------

OTRAS OPERACIONES DE COBERTURA

OPERACIONES DE COBERTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE (b)	78.684
--	--------

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

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

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

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

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

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

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

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

SOCIEDAD	1998				MILLONES DE PESETAS
	SERVICIOS PRESTADOS	INGRESOS FINANCIEROS	SERVICIOS RECIBIDOS	GASTOS FINANCIEROS	
SEPI	-	5	-	4	
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	1.083	-	676	-	
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	2	285	179	-	
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	1.620	-	392	-	
IBER-SWISS CATERING, S.A.	86	-	6.438	-	
SAVIA	4.267	-	638	-	
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	5.378	12	40.151	-	
CARGOSUR, S.A.	-	-	101	-	
AEROLÍNEAS ARGENTINAS, S.A.	7.821	-	281	-	
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	-	-	251	-	
AMADEUS GROUP	4.981	-	13.068	-	
BINTER FINANCE, B.V.	-	59	-	10	
BINTER CANARIAS, S.A.	2.870	2	-	-	
BINTER MEDITERRÁNEO, S.A.	416	-	-	-	
SOCIEDADES IBERBÚS	1.270	-	8.335	-	
MUSINI	-	-	-	183	

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

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

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

[15] SITUACIÓN FISCAL

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

SITUACION FISCAL AL 31-12-1998		MILLONES DE PESETAS
SALDOS DEUDORES:		
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS DEUDORAS		475
		475
SALDOS ACREDITORES:		
HACIENDA PÚBLICA ACREDITORA POR EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO		598
HACIENDA PÚBLICA ACREDITORA POR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS		3.397
HACIENDA PÚBLICA ACREDITORA POR TASAS DE SALIDA Y SEGURIDAD DE AEROPUERTOS		1.489
HACIENDAS PÚBLICAS EXTRANJERAS ACREDITADORAS		2.867
SEGURIDAD SOCIAL ACREDITADORA		5.188
OTROS SALDOS ACREDITORES		9
		13.548

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

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

1998		MILLONES DE PESETAS		
		AUMENTO	DISMINUCIÓN	IMPORTE
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS		-	-	62.801
DIFERENCIAS PERMANENTES	87	(231) (a)	(144)	
DIFERENCIAS TEMPORALES:				
CON ORIGEN EN EL EJERCICIO	25.123 (b)	(6.889)	18.234	
CON ORIGEN EN EJERCICIOS ANTERIORES	-	(12.011) (c)	(12.011)	
BASE IMPONIBLE (ANTES DE AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN)				68.880
AJUSTES POR CONSOLIDACIÓN FISCAL:				
DIFERENCIAS PERMANENTES	1.430	(1.897)	(467)	
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)				68.413

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a la corrección del efecto de la inflación en las plusvalías obtenidas por la Sociedad en la venta de bienes del inmovilizado.

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

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

El importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre Sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1998 adjunta corresponde a:

1998	MILLONES DE PESETAS
APLICACIÓN DEL TIPO IMPOSITIVO DEL 35% A LOS BENEFICIOS CONTABLES AJUSTADOS POR LAS DIFERENCIAS PERMANENTES	21.766
MÁS / (MENOS):	
7% DE LAS BASES IMPONIBLES NEGATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES COMPENSADAS EN EL EJERCICIO	(3.975)
DEDUCCIONES POR DOBLE IMPOSICIÓN E INVERSIONES	(1.602)
REVERSIÓN DE PROVISIONES SOBRE IMPUESTOS ANTICIPADOS REGISTRADOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(4.375)
OTROS CONCEPTOS	(304)
IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	11.510

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

Los créditos y débitos impositivos se han registrado, en función de su fecha de recuperación, en los epígrafes "Empresas del Grupo, deudores", "Empresas del Grupo deudoras a largo plazo" y "Deudas con empresas del Grupo y asociadas" del balance de situación al 31 de diciembre de 1998 adjunto y ofrecen el siguiente detalle:

AL 31-12-1998	MILLONES DE PESETAS					
	EMPRESAS DEL GRUPO DEUDORAS			DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS		
	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO	TOTAL
BASE IMPONIBLE POSITIVA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO	-	-	-	13.501	-	13.501
DIFFERENCIAS TEMPORALES ORIGINADAS EN EL EJERCICIO	5.673	3.425	9.098	-	2.411	2.411
DIFFERENCIAS TEMPORALES PENDIENTES DE APLICAR, ORIGINADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	784	26.267	27.051	-	623	623
TOTAL	6.457	29.692	36.149	13.501	3.034	16.535

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

AÑO DE RECUPERACION	MILLONES DE PESETAS
2000	5.258
2001	5.100
2002 Y SIGUIENTES	19.334
	29.692

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

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

EXENCIÓN POR REINVERSIÓN

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

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

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

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

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

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

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

[16] INGRESOS Y GASTOS

a) IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

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

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

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

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

ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS

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

B) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

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

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1998	1997
INGRESOS POR COMISIONES	10.962	13.147
INGRESOS POR CÁRONES	3.153	3.848
INGRESOS POR ALQUILERES	1.817	1.711
IMPUTACIÓN DE INGRESOS DIFERIDOS	1.329	1.440
OTROS INGRESOS DIVERSOS	8.127	8.166
	25.388	28.312

C) INGRESOS EXTRAORDINARIOS

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

1998	MILLONES DE PESETAS
DEUDA AENA 1997	2.384
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES	6.550
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGOS	1.433
OTROS	578
	10.945

AENA

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

D) APROVISIONAMIENTOS

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

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

E) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

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

GASTOS DE PERSONAL		<i>MILLONES DE PESETAS</i>	
		1998	1997
SUELdos, SALARIos Y ASIMILADOS		127.009	123.253
CARGAS SOCIALES		39.159	36.251
		166.168	159.504

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

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

F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

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

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

G) GASTOS EXTRAORDINARIOS

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

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

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

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

GASTOS EXTRAORDINARIOS	
	MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	11.780
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS	1.312
	13.092

[17] EFECTO 2000

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

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

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

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

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

[18] RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

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

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

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

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

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





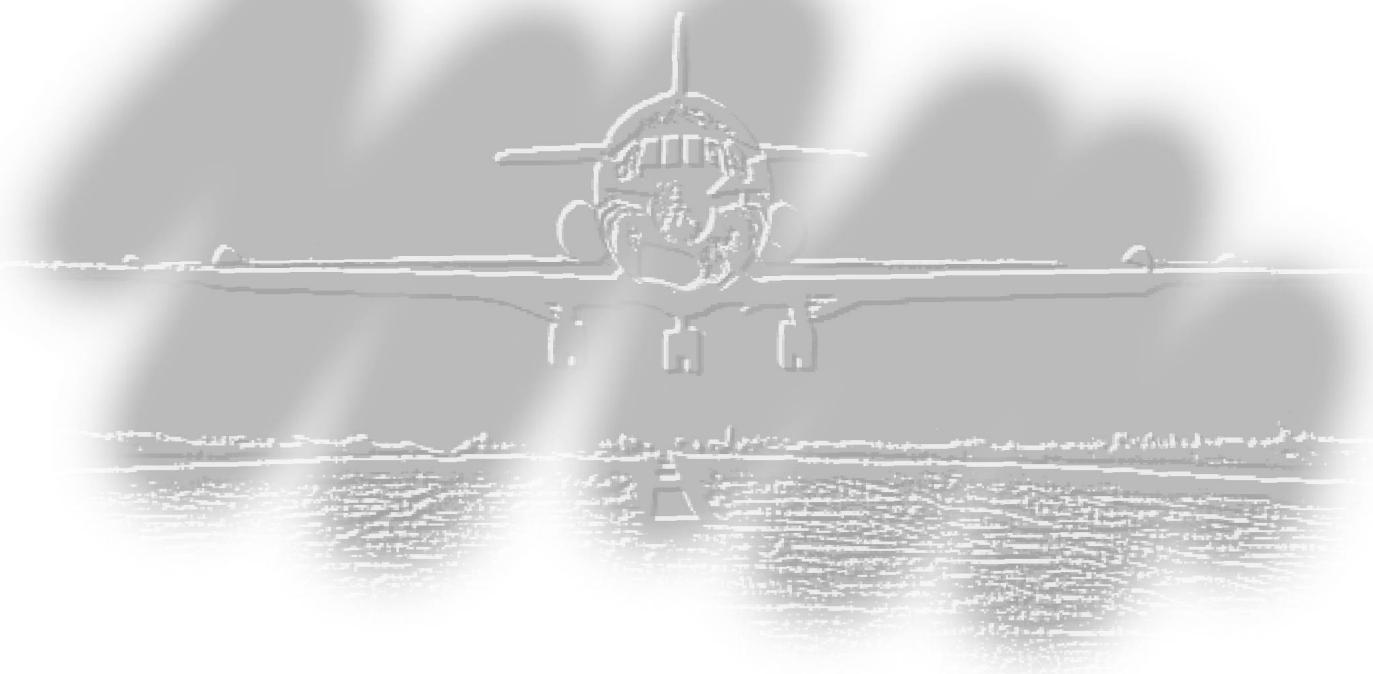
ORIGENES		MILLONES DE PESETAS	
		EJERCICIO 1998	EJERCICIO 1997
RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES		77.599	85.255
DEUDAS A LARGO PLAZO:			
DE EMPRESAS DEL GRUPO		2.602	240
DE OTRAS EMPRESAS		16.109	3
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES		10.019	7.372
ENAJENACIÓN DE INMOVILIZACIONES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

VARIACION DEL CAPITAL CIRCULANTE		MILLONES DE PESETAS	
		1998	1997
		AUMENTO	DISMINUCIÓN
EXISTENCIAS		1.317	-
DEUDORES		-	4.160
ACREDORES A CORTO PLAZO		-	31.126
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES		-	392
TESORERÍA		708	-
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN ACTIVOS		204	-
TOTAL		2.229	35.678
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE		-	47.820
			5.275
			-
			42.545

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

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





informe anual
1 9 9 8

INFORME DE GESTIÓN

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



IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S.A.



[1] ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

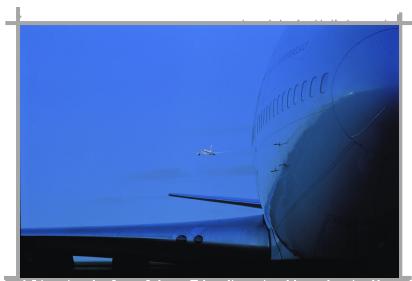
Los gastos de personal del año crecieron en un 3,5%, debido básicamente a la aplicación de los incrementos salariales acordados en los convenios suscritos con los trabajadores, lo que unido a los deslizamientos y al incremento de la Seguridad Social cubre en las distintas compañías tres puntos del incremento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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

[2] PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

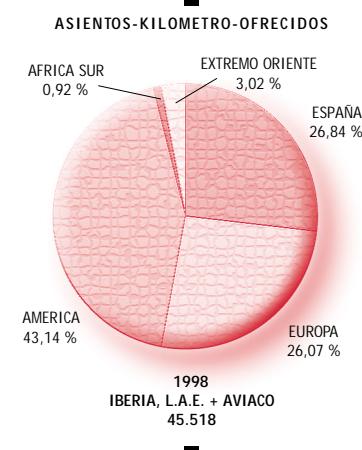
OFERTA

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

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

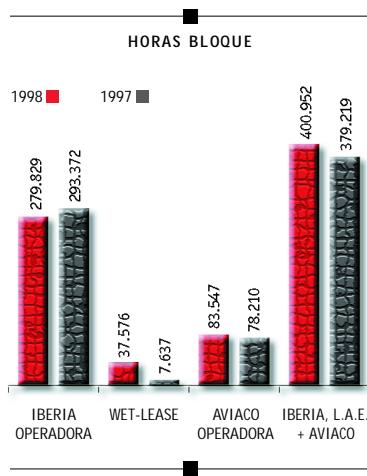
La distribución de la oferta es la siguiente:

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



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

Su evolución es la siguiente:



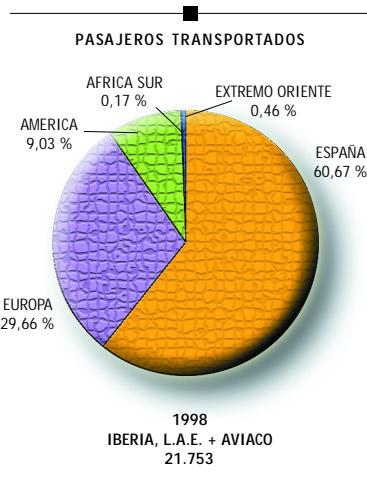
EVOLUCION PRODUCCION		HORAS BLOQUE		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
IBERIA OPERADORA		279.829	293.372	(13.543) (4,6)
WET-LEASE		37.576	7.637	29.939 392,0
AVIACO OPERADORA		83.547	78.210	5.337 6,8
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		400.952	379.219	21.733 5,7

2.2. DEMANDA

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

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

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:



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

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

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

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

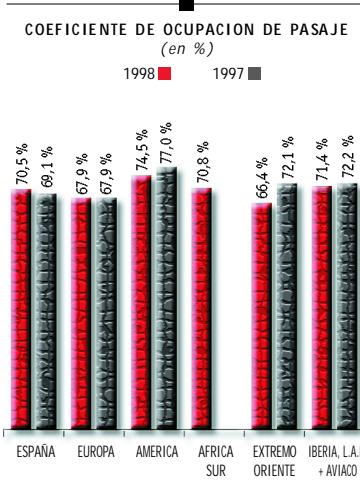
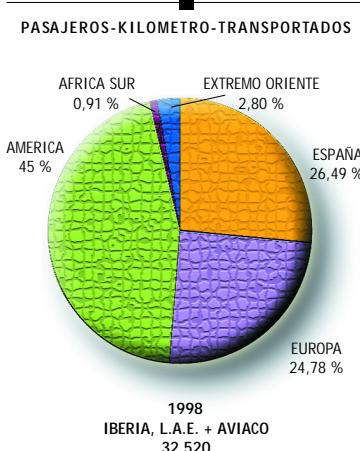
2.3. COEFICIENTE DE OCUPACION PASAJE

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

Su distribución por redes es la siguiente:

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

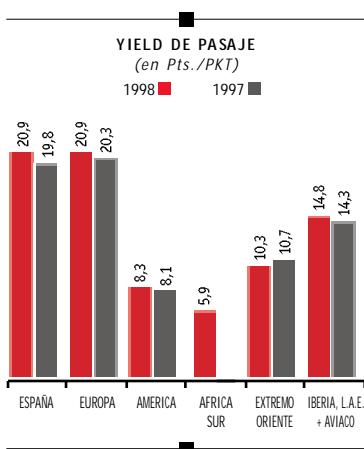
La programación conjunta de IBERIA y Aviaco, junto con la operación en franquicia con Air Nostrum, ha permitido mantener en la red europea el nivel de ocupación alcanzado en el año anterior y superar en la red doméstica el nivel del 69% de 1997, hasta situarse en el 70,5%, ratio realmente elevado, con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



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

2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO

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



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

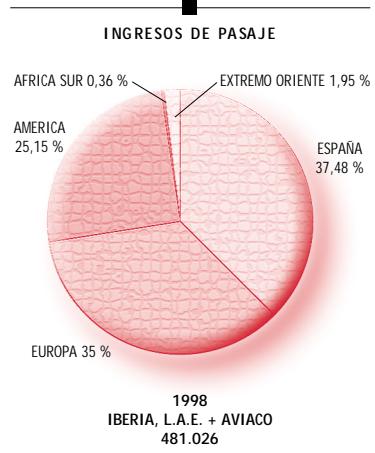
El ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado experimenta un importante incremento superior al 3%, que si bien se ha visto favorecido parcialmente por la positiva evolución monetaria en parte del año (aproximadamente una quinta parte), ha sido el resultado de un rediseño de tarifas por mercados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

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

2.5. INGRESOS DE PASAJE

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

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



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

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

3.1. IBERIA COMERCIALIZACION RED Y PROGRAMA

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

EVOLUCION NUMERO DE VUELOS QUE NO OPERAN MADRID NI BARCELONA			
	1996	1997	1998
DOMÉSTICO	16,5%	14,2%	7,6%
EUROPEO	19,4%	17,0%	12,7%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. CARGA

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

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

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

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

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

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

3.3. AEROPUERTOS

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

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

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

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

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

* Datos homogéneos, eliminando las escalas extranjeras que en 1997 pertenecían a la organización de Iberia Aeropuertos y en 1998 han pasado a Iberia Comercialización, Red y Programa.

3.4. MATERIAL

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

Los principales clientes durante el año 1998 han sido:

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

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

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

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

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

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

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

3.5. SISTEMAS

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

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

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

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

Los principales parámetros de actividad han tenido la siguiente evolución:

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

3.6. OPERADORA

3.6.1. DIRECCION DE OPERACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6.2. DIRECCION DE SERVICIO A BORDO

Entre las distintas actividades realizadas destacan las siguientes:

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

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

[4] RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

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

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

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

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

INCORPORACIONES

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

RETIROS

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

4.2. PERSONAL

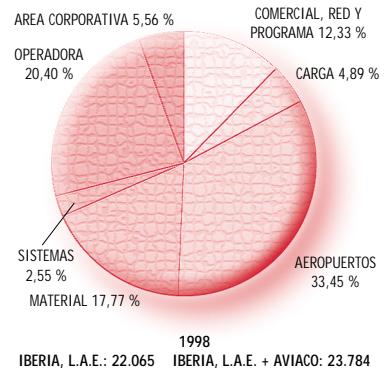
En el análisis comparativo de plantillas debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el modelo de gestión definido en el Plan Director, desde comienzos de 1998 se refleja la descentralización de las funciones relativas a las áreas de personal, administración, control económico y aprovisionamiento desde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

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

PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL.

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

PLANTILLA: PROMEDIO ANUAL



■ PLANTILLA, FIN EJERCICIO

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

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

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

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION POR AREAS DE GESTION

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

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

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

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

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

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

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

- Pasaje

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

A continuación se muestra un análisis de las desviaciones:

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

* En el apartado "otros" se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes, motivada por RITNIL, Ingresos chárter, Ingresos puntos IB Plus y la recuperación de los ingresos desde la cuenta de BPU recogida en el año 1998 en ingresos de pasaje por importe de 14.470 M. Ptas. frente a las 9.000 recogidas el año 1997 en "Otros ingresos de explotación".

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

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

- Carga

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

- Handling

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

- Material

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

- Comerciales

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

- Otros ingresos de explotación

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

B) GASTOS DE EXPLOTACIÓN

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

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

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

- Personal

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

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

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

- Servicios de tráfico

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

- Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

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

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

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

- Tasas de navegación

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

- Mantenimiento de flota

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

- Alquiler de flota

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

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

- Amortizaciones

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

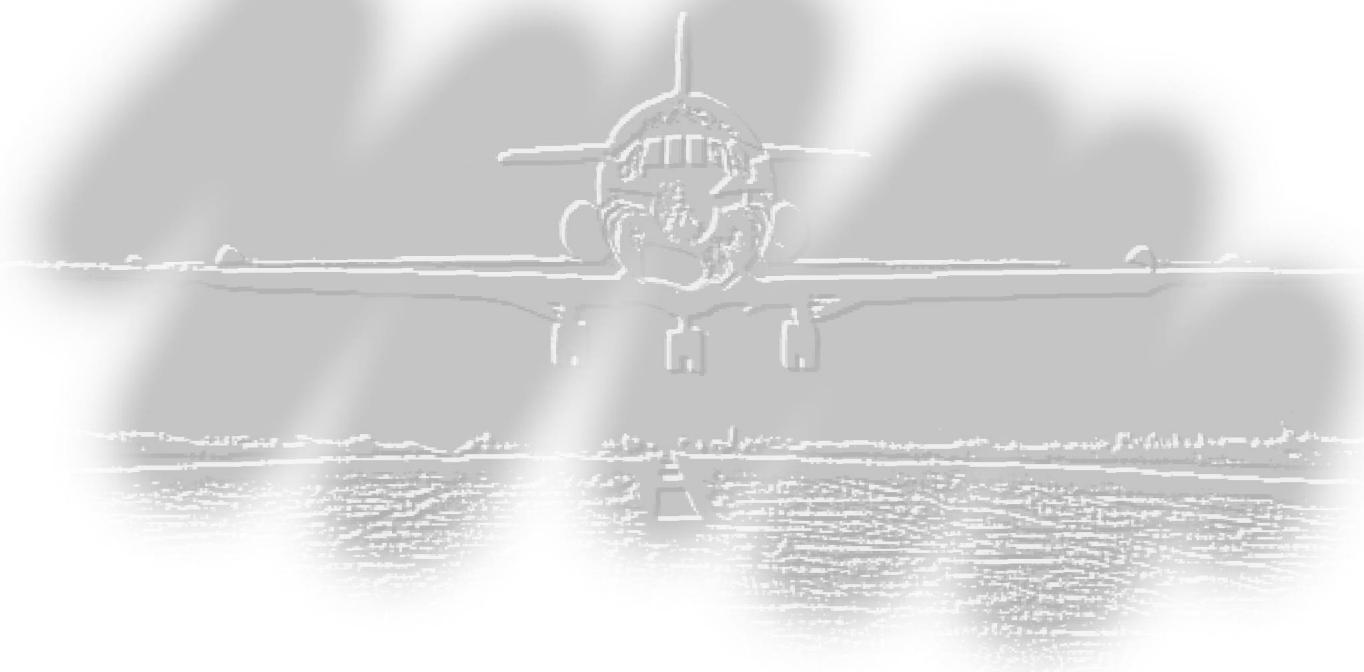
- Otros gastos de explotación

Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

- a) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 5.889 M. Ptas., debido en gran medida a la comercialización de toda la oferta de Aviaco desde IBERIA y al aumento de actividad (5,4% medido en términos de pasajeros).
- b) Los cánones disminuyen en 3.132 M. Ptas. debido al cambio de criterio contable en el incremento de las tasas operadas desde mayo de 1997 (con el mismo impacto en los ingresos).

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

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



informe anual
1 9 9 8

ORGANOS DE GOBIERNO

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

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

CONSEJEROS

D. Juan José Arroyo Riego

D. Joaquín Clotet Garriga

Excmo. Sr. D. José de Carvajal Salido

Ilmo. Sr. D. Marino Díaz Guerra

Excmo. Sr. D. José Manuel Fernández Norniella

D. Juan Gurbindo Gutiérrez

D. Fermín López Covarrubias García

Dña. María Angeles Monjas Revilla

Ilmo. Sr. D. Miquel Nadal Segalá

D. Cecilio Pérez Velasco

D. Francisco Javier Salas Collantes

Excmo. Sr. D. José Manuel Serra Peris

SECRETARIO

D. Ignacio Pinilla Rodríguez

COMITÉ DE DIRECCIÓN

PRESIDENTE

D. Xabier de Irala Estévez

VOCALES

D. Angel Mullor Parrondo
DIRECTOR GENERAL

D. Javier Arraiza Martínez-Marina
DIRECTOR OPERACIONES

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

D. Luis Díaz Güell
DIRECTOR COMUNICACIÓN

D. Enrique Donaire Rodríguez
DIRECTOR COMERCIAL

D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri
DIRECTOR FINANCIERO

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

D. Luis Fernández Turanzas
DIRECTOR SERVICIO A BORDO

D. Manuel López Colmenarejo
DIRECTOR DESARROLLO RED Y PROGRAMAS

D. Juan Losa Montañés
DIRECTOR GRAL. AVIACO

D. Salvador Magalló Martínez
DIRECTOR DE NEGOCIOS

D. Ignacio Pinilla Rodríguez
DIRECTOR ASESORÍA JURÍDICA Y SECRETARIO CONSEJO

D. Guillermo Serrano Entrambasaguas
DIRECTOR ADJUNTO

D. Sergio Turrión Barbado
DIRECTOR RELAC. INDUSTRIALES

D. Vicente Aguilera Ribota
SECRETARÍA TÉCNICA



ORDEN DEL DÍA

[1]

Aprobación de las Cuentas Anuales (Balance, Cuenta de Pérdidas y Ganancias y Memoria) e Informe de Gestión de la Compañía y del consolidado del Grupo, correspondientes al ejercicio de 1998.

[2]

Acuerdo de aplicación del resultado del ejercicio de 1998 de la Compañía.

[3]

Aprobación de la gestión del Consejo de Administración de la Compañía, correspondiente al ejercicio de 1998.

[4]

Ampliar el capital de la Sociedad mediante la emisión de 30.395.137 nuevas acciones ordinarias de la clase A, de 130 Pts. de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 528 pesetas por acción, por lo que el importe total de la ampliación de capital por nominal y prima asciende a la cifra de 20.000.000.146 pesetas.

De conformidad con el art. 159 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, la ampliación se reserva para su suscripción por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), por lo que se suprime el derecho de suscripción preferente de los restantes accionistas, todo ello a tenor del informe elaborado por el Consejo de Administración de la Sociedad según la normativa vigente. La citada ampliación queda sujeta al cumplimiento de los trámites previstos en la normativa de la Unión Europea.

Asimismo, y de conformidad con lo establecido en el art. 153.1.b) del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, delegar en los Administradores la facultad de señalar la fecha en que el acuerdo de aumento de capital debe llevarse a efecto en la cifra acordada y todos los demás extremos no acordados por la Junta, quedando facultado también el Consejo de Administración para dar nueva redacción a los artículos de los Estatutos Sociales relativos al capital social una vez acordado y ejecutado el aumento.

[5]

Ratificación y reelección de Vocales del Consejo de Administración de la Compañía.

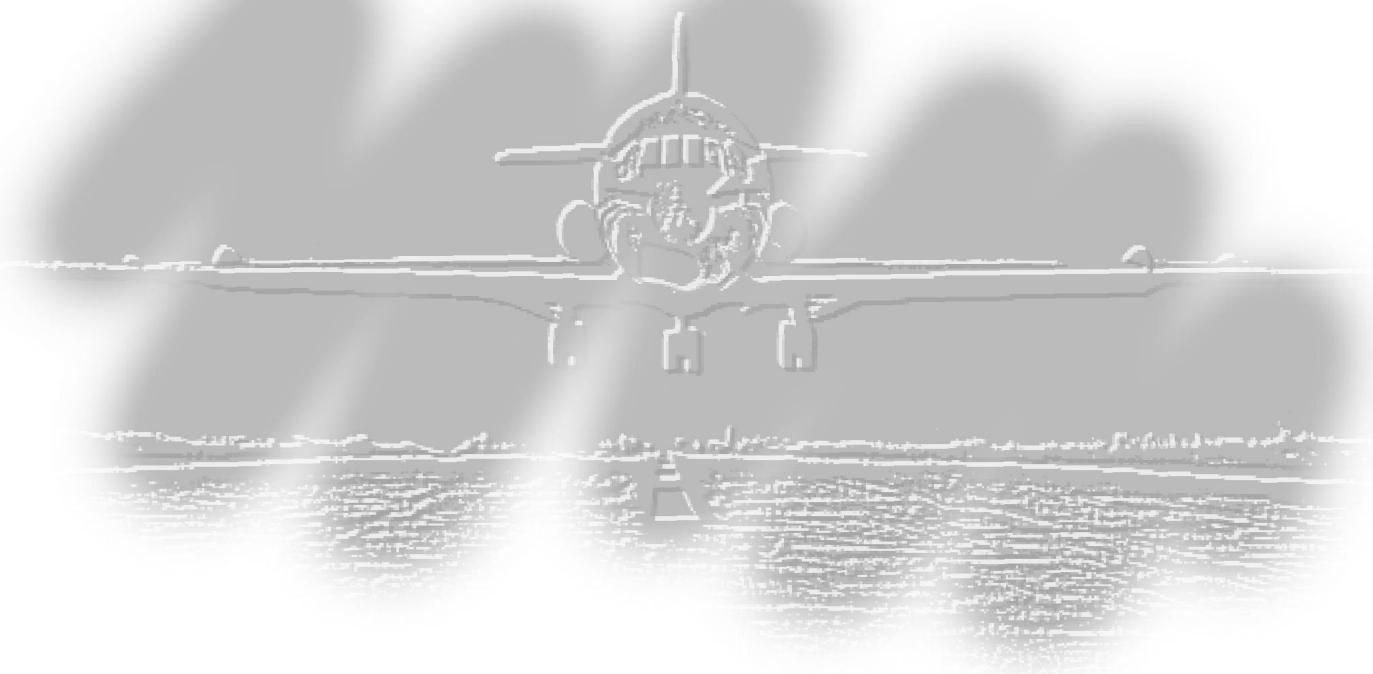
[6]

Reelección de los Auditores de Cuentas de la Sociedad y de su Grupo Consolidado.

[7]

Delegación de facultades.





informe anual
1 9 9 8

INFORMACIÓN LEGAL



ARTHUR ANDERSEN

Raimundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME DE AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

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

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

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

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

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

ARTHUR ANDERSEN



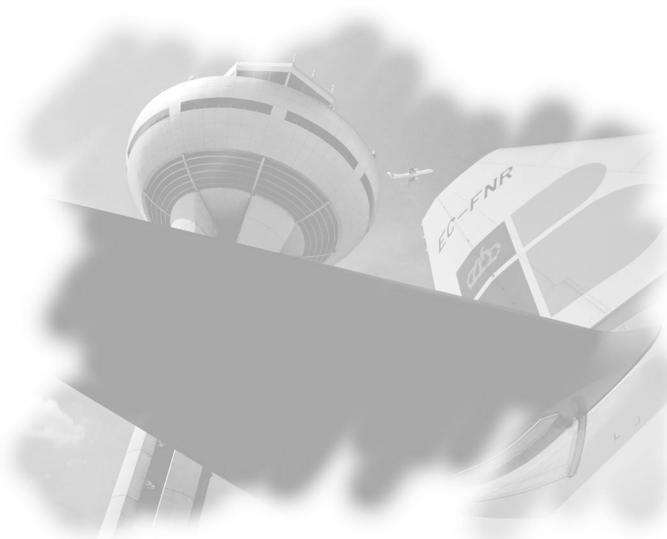
José Manuel Rodríguez

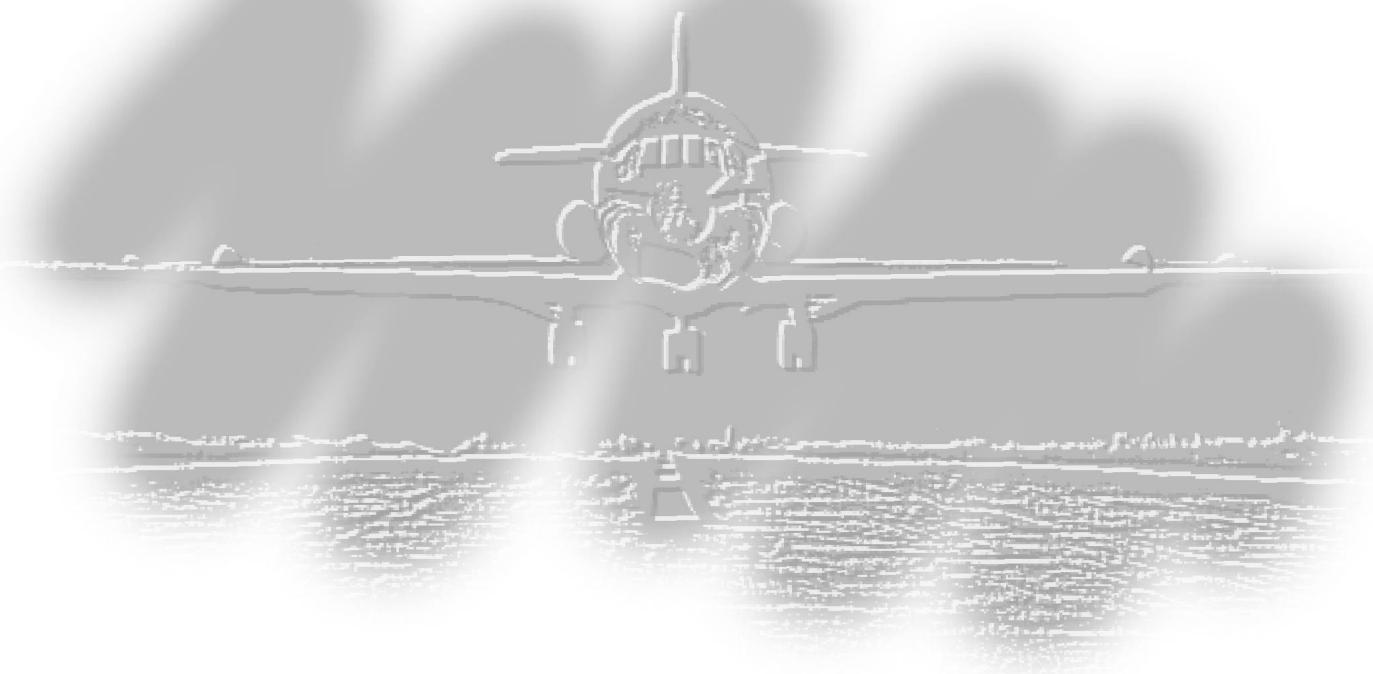
12 de mayo de 1999

Arthur Andersen y Cia., S. Com.
Reg. Merc. Madrid, Tomo 3190, Libro 0, Folio 1,
Sec. 8, Hoja M-54414, Inscríp. 1.^a

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de
Cuentas (ROAC)
Inscrita en el Registro de Economistas Auditores (REA)

Domicilio Social:
Raimundo Fdez. Villaverde, 65. 28003 Madrid
Código de Identificación Fiscal D-79104469





informe anual
1 9 9 8

**ESTADOS FINANCIEROS
CONSOLIDADOS**

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

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

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

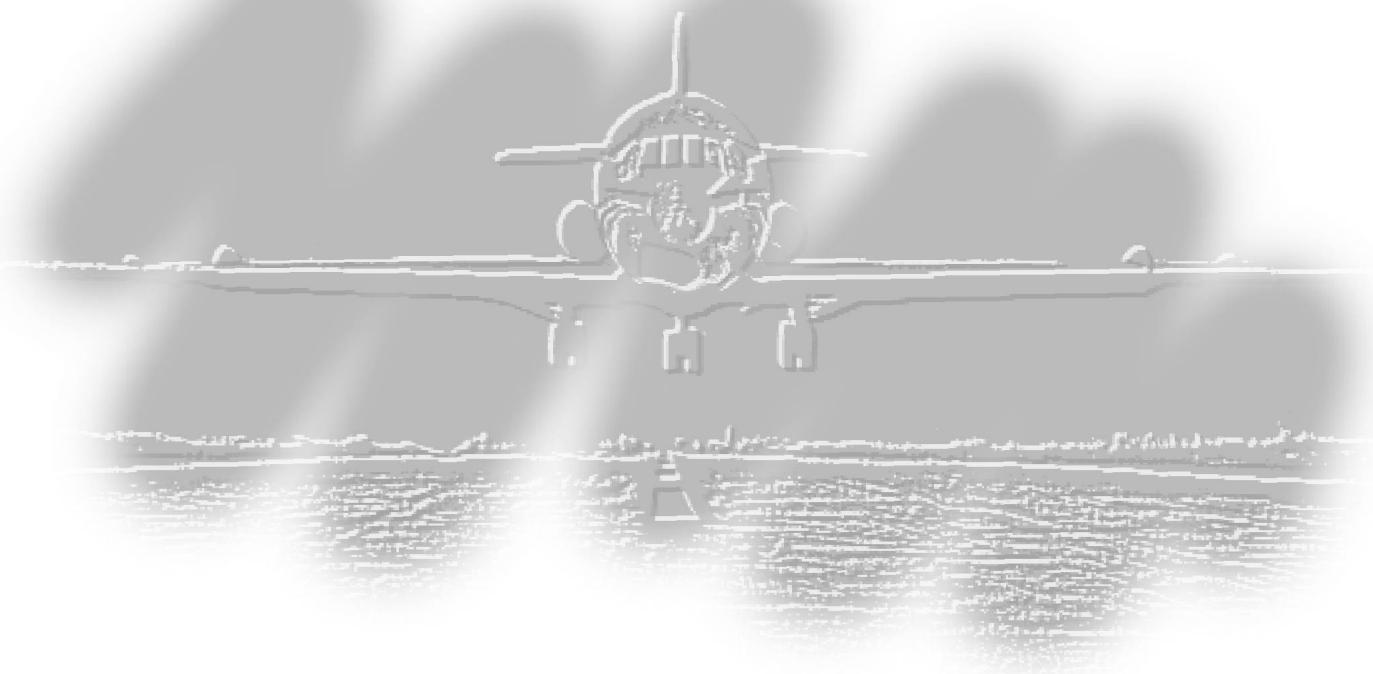
Las Notas 1 a 21
descritas en la Memoria adjunta
forman parte integrante del balance
de situación consolidado
al 31 de diciembre de 1998.

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

HABER	MILLONES DE PESETAS	
	EJERCICIO 1998	EJERCICIO 1997
INGRESOS:		
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS (NOTA 18)	644.960	591.937
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (NOTA 18)	20.374	17.641
	665.334	609.578
INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL	27	4
OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS	7.315	9.650
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	6.572	11.448
	13.914	21.102
RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	4.992	7.931
PARTICIP. EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	2.587	5.474
PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-	-
BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO (NOTAS 2 y 9)	6.548	4.455
INGRESOS EXTRAORDINARIOS (NOTA 18)	11.046	10.245
INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS (NOTA 6-I)	14.024	19.653
	31.618	34.353
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	-	16.454

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





informe anual
1 9 9 8

MEMORIA CONSOLIDADA



[1] ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[2] SOCIEDADES DEPENDIENTES

La información relacionada con estas sociedades es la siguiente:

SOCIEDADES DEPENDIENTES		PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.	
SOCIEDAD	DOMICILIO	ACTIVIDAD	%
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A. (AVIACO)	MAUDES, 51 MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,93
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. (VIVA)	ZURBANO, 41 - MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,47
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	VELÁZQUEZ, 134 - MADRID	ADQUISICIÓN Y TENENCIA DE FINCAS URBANAS	99,99
BÍNTER CANARIAS, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS	99,99
BÍNTER MEDITERRÁNEO, S.A.	AEROPUERTO DE LAS PALMAS	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS	99,99
CARGOSUR, S.A.	AVDA. DE LA HISPANIDAD, 13 MADRID	TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS	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 APPLICABLES AL SECTOR DE VIAJES Y TURISMO	75,83 (a)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A. (CACESA)	CENTRO DE CARGA AÉREA PARCELA 2 P.5 NAVE 6 MADRID	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	75,00

(a) Incluye el 65,90% de participación directa de Iberia y el 9,93% de participación indirecta a través de Amadeus Group.

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

AVIACIÓN Y COMERCIO S.A.

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

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

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

SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.

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

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

VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.

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

[3] SOCIEDADES ASOCIADAS

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

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

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

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

GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

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

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

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

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

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

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

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

[4] BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A) IMAGEN FIEL

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

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

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

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

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

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

b) PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

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

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

[5] DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

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

■ DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	
	MILLONES DE PESETAS
A LA COMPENSACIÓN DE PÉRDIDAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	10.239
A RESERVA LEGAL	5.129
A RESERVAS VOLUNTARIAS	623
A DIVIDENDOS	35.300
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	51.291

[6] NORMAS DE VALORACIÓN

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

A) FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

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

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

B) HOMOGENEIZACIÓN DE PARTIDAS

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

C) MÉTODOS DE CONVERSIÓN

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

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

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

D) GASTOS DE ESTABLECIMIENTO

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

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

E) INMOVILIZADO INMATERIAL

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

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

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

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

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

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

f) INMOVILIZADO MATERIAL

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

1. Flota Aérea:

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

2. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL:

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

3. REPARACIONES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO:

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

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

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

6) AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

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

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

1. FLOTA AÉREA:

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

2. REPUESTOS DE FLOTA:

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

a. Repuestos rotables

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

b. Repuestos reparables

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

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

3. AÑOS DE VIDA ÚTIL ESTIMADA:

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

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

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

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

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

1998		MILLONES DE PESETAS
FLOTA AÉREA		13.119
OTRO INMOVILIZADO MATERIAL		10.682
		23.801

h) PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES Y OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS

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

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

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

i) CONVERSIÓN DE SALDOS EN MONEDA EXTRANJERA

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

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

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

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

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

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

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

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

k) EXISTENCIAS

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

l) INGRESOS Y GASTOS

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

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

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

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

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

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

M) PROVISIONES PARA PENSIONES

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

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

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

N) MONTEPÍO DE PREVISIÓN SOCIAL LORETO

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

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

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

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

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

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

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

p) PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

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

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

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

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

o) 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, entendiendo éste como la base imponible del citado impuesto, y minorado por las bonificaciones y deducciones en la cuota, sin considerar las retenciones y los pagos a cuenta.

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

r) FUTUROS Y OTROS INSTRUMENTOS SIMILARES

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

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

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

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

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

[7] INMOVILIZACIONES INMATERIALES

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

1998		MILLONES DE PESETAS			
	01-01-98	ADICIONES Y DOTACIONES	RETIROS	TRASPASOS	31-12-98
DERECHOS SOBRE BIENES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	43.285	59	(383)	-	42.961
APLICACIONES INFORMÁTICAS	6.084	659	(3.918)	(4)	2.821
GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	94	100	(36)	-	158
PROPIEDAD INDUSTRIAL Y DERECHOS DE TRASPASO	105	-	(1)	-	104
AMORTIZACIÓN	(15.796)	(2.440)	4.012	-	(14.224)
VALOR NETO	33.772				31.820

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

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

AL 31-12 98		MILLONES DE PESETAS
PRECIO DE CONTADO DEL INMOVILIZADO ADQUIRIDO, SEGÚN CONTRATOS		41.128
IMPORTE DE LAS CUOTAS PAGADAS:		
EN AÑOS ANTERIORES		29.975
EN EL EJERCICIO		5.566
IMPORTE DE LAS CUOTAS PENDIENTES AL 31 DE DICIEMBRE		25.381 (a)
IMPORTE DE LAS OPCIONES DE COMPRA		19.378 (a)

(a) Estos importes incluyen 6.662 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1998 de intereses devengados a dichas fechas, cuya contrapartida se incluye en el capítulo "Gastos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 1998 adjunto.

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

AL 31-12 98		MILLONES DE PESETAS
CUOTAS CON VENCIMIENTO EN		MILLONES DE PESETAS
1999		5.477
2000		5.460
2001		8.787
2002		7.359
2003		6.003
2004		11.673

[8] INMOVILIZACIONES MATERIALES

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

COSTE

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

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

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

ACTUALIZACION

MILLONES DE PESETAS

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

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

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

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

AMORTIZACIONES Y PROVISIONES**AMORTIZACIONES Y PROVISIONES**

MILLONES DE PESETAS

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

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

OPERACIONES RELACIONADAS CON FLOTA

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

FLOTA BOEING

· B-757

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

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

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

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

· B-747 y B-727

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

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

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

FLOTA AIRBUS

· A-340

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

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

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

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

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

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

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

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

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

· A-319, A-320 y A-321

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La entrega prevista de estos aviones es la siguiente:

PREVISION ENTREGA AVIONES			
TIPO DE AVIÓN	1999	2000	2001
A-320	2	3	2
A-319	-	4	5
	2	7	7

RESTO DE FLOTA

- DC-8

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

- A-320 y MD-87

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

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

FLOTA OPERATIVA

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

FLOTA OPERATIVA 1998					
TIPO DE AVIÓN	EN PROPIEDAD	EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	EN ARRENDAMIENTO OPERATIVO	WET LEASE (a)	TOTAL
B-727	28 (b) (c)	-	-	-	28
B-737	2	2	5	3	12
B-747	6	-	1	4 (d)	11
B-757	-	1	7	6	14
B-767	-	-	-	2	2
A-300	6 (e)	-	-	-	6
A-320	11	5	6	-	22
A-340	-	-	8	-	8
DC-8	-	-	-	2 (f)	2
DC-9	26	-	-	-	26
DC-10	4 (c)	-	-	-	4
MD-87	17	2	5	-	24
MD-88	13	-	-	-	13
ATR	6	-	3	-	9
CN-235	4 (g)	-	1	-	5
	123	10	36	17	186

- (a) Modalidad de alquiler que incluye flota y tripulación de una duración aproximada de un año. Los arrendadores han sido Air Atlanta U.K. Limited, Air Europa, S.A. y Atlas Air Inc.
- (b) Incluye cinco aviones adquiridos en el ejercicio 1998 que se encontraban en arrendamiento operativo hasta el mes de diciembre.
- (c) Estas cifras no incluyen, cuatro B-727 y tres DC-10 que pertenecían a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) recibidos en diciembre de 1997 en ejecución de las hipotecas sobre préstamos concedidos por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.. Estos aviones se han matriculado en 1998 y están en posición de venta.
- (d) Incluye dos aviones B-747 configurados para carga.
- (e) No incluye dos aviones que se encuentran inactivos.
- (f) Estos dos aviones han sido arrendados por Iberia en régimen de alquiler operativo a su filial Cargosur, S.A., hasta el mes de noviembre de 1998. En esta fecha Iberia ha comprado y vendido estos aviones para posteriormente arrendarlos en régimen de wet lease.
- (g) Incluye un avión de Binter Canarias, S.A. alquilado a Binter Mediterráneo, S.A.

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

Wet Lease

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

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

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

Gastos de arrendamiento

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

GASTOS DE ARRENDAMIENTO	
AÑO DE DEVENGÓ	MILLONES DE DÓLARES U.S.A.
1999	114
2000	89
2001 A 2005	312
	515

Cobertura de seguros

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

[9] INMOVILIZACIONES FINANCIERAS

PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

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

PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	
	MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1998	2.230
PARTICIPACIÓN EN NUEVAS SOCIEDADES	855
PARTICIPACIÓN EN RESULTADOS	(175)
DIFERENCIAS DE CAMBIO	(186)
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998	2.724

GRUPO AEROLÍNEAS ARGENTINAS E INTERINVEST, S.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

SALDO AL 31-12-98		<i>MILLONES DE PESETAS</i>
	Coste	Provisión
PRÉSTAMOS E INTERESES	4.263	(4.263)
CUENTA CORRIENTE	4.850	(4.850)
TOTAL	9.113	(9.113)

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

AMADEUS GROUP

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

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

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

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

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

CRÉDITOS A SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

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

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

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

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

[10] FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

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

1998		MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 1 DE ENERO DE 1998		-
ADICIONES	22.008	
AMORTIZACIONES	(184)	
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998	21.824	

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

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

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

ESTIMACION FLUJO BENEFICIOS FUTUROS DE AVIACION Y COMERCIO, S.A.	
AÑO	MILLONES DE PESTEAS
1999	2.377
2000	2.496
2001	2.621
2002	2.752
2003	2.889

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

[11] INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES

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

INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	
	MILLONES DE PESETAS
IMPOSICIONES A CORTO PLAZO	71.212
DEUDA PÚBLICA	19.322
DEPÓSITOS Y FIANZAS A CORTO PLAZO	1.888
INTERESES A COBRAR NO VENCIDOS	1.363
OTRAS INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	4.793
OTROS	1.151
	99.729

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

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

[12] FONDOS PROPIOS

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

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

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

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

RESERVA DE REVALORIZACIÓN

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

OTROS ASPECTOS

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

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

(a) Incluye acciones de Iberia por importe de 7 millones de pesetas que constituyen reservas de carácter indisponible.

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

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

AL 31-12-1998	
SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
AVIACIÓN Y COMERCIO, S.A.	4.404
BÍNTER CANARIAS, S.A.	(3.377)
BÍNTER MEDITERRÁNEO, S.A.	(6.155)
COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES, S.A.	109
CAMPOS VELÁZQUEZ, S.A.	831
CARGOSUR, S.A.	(703)
IBER-SWISS CATERING, S.A.	100
VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.	(8.828)
SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJES, S.A.	438
TOTAL	(13.181)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	18.228
TOTAL	5.047

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

■ AL 31-12-1998	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, DE EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	19.089
ANULACIÓN DE DIVIDENDOS PERCIBIDOS EN EJERCICIOS ANTERIORES	(861)
TOTAL	18.228

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

■ AL 31-12-1998	MILLONES DE PESETAS
SOCIEDAD	MILLONES DE PESETAS
VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.	(15.547)
AMADEUS GROUP	(113)
IBERBUSES	(355)
TOTAL	(16.015)
AJUSTES DE CONSOLIDACIÓN	17.058
TOTAL	1.043

El desglose de los ajustes de consolidación es el siguiente:

■ AL 31-12-1998	MILLONES DE PESETAS
ANULACIÓN DE PROVISIONES DE INVERSIONES FINANCIERAS PERMANENTES EN IBERIA, DE EMPRESAS DEPENDIENTES REALIZADAS EN EJERCICIOS ANTERIORES	17.058

OTROS ASPECTOS

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

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

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

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

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

AL 31-12-1998		
SOCIEDAD	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN	SOCIEDAD PARTICIPADA
MARÍTIMAS REUNIDAS, S.A.	25,00	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRÉS, S.A.
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION, S.A.	34,00	SISTEMAS AUTOMATIZADOS AGENCIAS DE VIAJE, S.A.
GRUPO SWISS-AIR	30,00	IBER-SWISS CATERING, S.A.
AIR FRANCE	29,20	AMADEUS GROUP
LUFTHANSA	29,20	AMADEUS GROUP
SYSTEM ONE	12,40	AMADEUS GROUP
FONDO DE INVERSIÓN VENEZOLANO	40,00	VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.
BANCO PROVINCIAL	15,00	VENEZOLANA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN, S.A.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS CONCHA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS ROSALÍA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS CHACEL LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS ARENAL LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS TERESA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS EMILIA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS AGUSTINA LTD.
AIRBUS INDUSTRIE, FINANCIAL SERVICES	60,00	IBERBUS BEATRIZ LTD.
ANDES HOLDING, B.V.	80,00	INTERINVEST

[13] Socios Externos

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

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

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

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

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

[14] PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

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

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

PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES

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

PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	
	MILLONES DE PESETAS
SALDO AL 01-01-98	66.163
DOTACIONES DEL EJERCICIO	14.002
APLICACIONES EN EL EJERCICIO	(16.582)
TRASPASOS	653
SALDO AL 31-12-98	64.236

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

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

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

[15] DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

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

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

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

[16] OPERACIONES DE FUTURO

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

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

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

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

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

[17] SITUACIÓN FISCAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AÑO DE RECUPERACION	MILLONES DE PESETAS
2000	5.258
2001	5.100
2002 Y SIGUIENTES	24.578
	34.936

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

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

■ PLAZOS MÁXIMOS DE COMPENSACIÓN

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

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

[18] INGRESOS Y GASTOS**a) IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS**

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

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

INGRESOS POR PASAJE

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

POR REDES	MILLONES DE PESETAS	
	1998	1997
NACIONAL Y EUROPEA	372.912	338.237
ATLÁNTICO	120.618	110.708
EXTREMO ORIENTE	12.074	12.514
ÁFRICA Y ORIENTE MEDIO	8.125	7.812
TOTAL	513.729	469.271

ASISTENCIA TÉCNICA A COMPAÑÍAS AÉREAS

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

b) OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

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

CONCEPTOS	MILLONES DE PESETAS	
	1998	1997
INGRESOS POR COMISIONES	9.646	8.060
INGRESOS POR ALQUILERES	6.860	6.008
OTROS INGRESOS DIVERSOS	3.868	3.573
	20.374	17.641

c) INGRESOS EXTRAORDINARIOS

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

INGRESOS EXTRAORDINARIOS	MILLONES DE PESETAS
DEUDA AENA 1997	2.384
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES	6.550
RECUPERACIÓN DE PROVISIONES DE CIRCULANTE RELACIONADAS CON RIESGO	1.433
OTROS	679
Total	11.046

AENA

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

d) APROVISIONAMIENTOS

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

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

E) PLANTILLA Y GASTOS DE PERSONAL

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

GASTOS DE PERSONAL		MILLONES DE PESETAS	
		1998	1997
SUELdos, SALARIos Y ASIMILADOS		151.372	146.938
CARGAS SOCIALES		45.671	43.514
		197.043	190.452

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

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

F) OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

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

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

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

g) GASTOS EXTRAORDINARIOS

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

■ GASTOS EXTRORDINARIOS		MILLONES DE PESETAS
DOTACIONES A LA PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES		11.780
OTROS GASTOS EXTRAORDINARIOS		1.380
		13.160

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

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

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

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

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

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

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

[20] EFECTO 2000

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

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

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

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

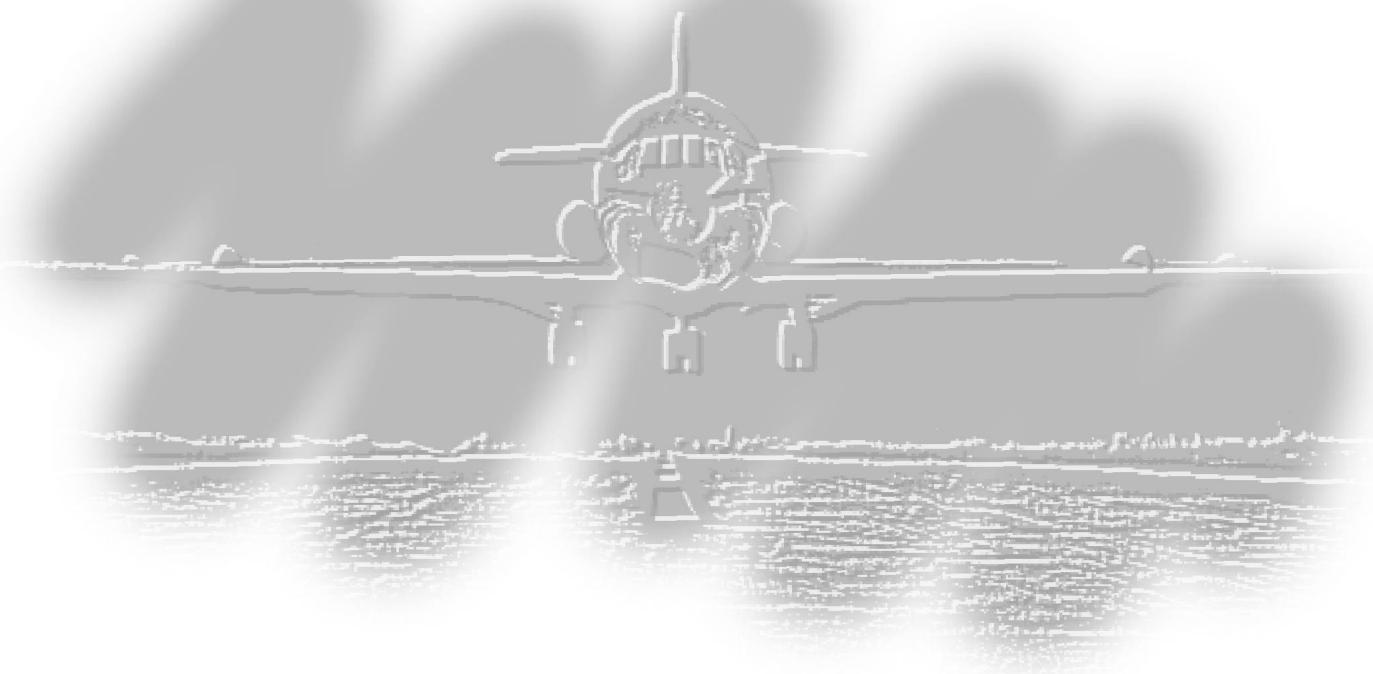
Para el resto de sistemas de información implicados en la actividad aérea (tanto internos como externos), el Grupo IBERIA está llevando a cabo el plan diseñado, por lo que espera poder hacer frente al año 2000 sin que se produzca ningún problema significativo. En relación con los costes asociados, en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

[21] RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

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

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





informe anual
1 9 9 8

**INFORME DE GESTIÓN
CONSOLIDADO**

LA PRESENTE PUBLICACIÓN INCLUYE, DEBIDO A SU EXTENSIÓN, UN EXTRACTO DEL INFORME DE GESTIÓN.
EL TEXTO INTEGRAL SE HAYA DEPOSITADO EN EL REGISTRO MERCANTIL DE MADRID.



[1] ASPECTOS Y HECHOS DESTACABLES DURANTE EL EJERCICIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La actividad de carga supuso a IBERIA 35.340 millones de Ptas., habiendo disminuido un 1,1% respecto al ejercicio anterior, debido a la planificación del programa en base a la actividad y utilización de recursos orientado a la actividad de pasaje. En cuanto a la flota carguera D-C8, a finales de año se vendió generando una importante plusvalía y procediéndose al mismo tiempo a alquilarlos en régimen de wet-lease. Un avión carguero B-747 se operó en régimen de wet-lease en el primer trimestre con Kalitta y posteriormente con Atlas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

También debe destacarse la recuperación de parte de la flota de VIASA que estaba como garantía hipotecaria de los préstamos concedidos durante el período 1994-1996 a dicha compañía. En el mes de agosto de 1998, IBERIA recuperó y matriculó tres DC-10 y cuatro B-727, lo cual viene a paliar siquiera parcialmente el coste de la inversión pasada.

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

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

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

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

[2] PRODUCCIÓN DEL GRUPO (POR REDES)

2.1. OFERTA

La producción del Grupo IB, caracterizada fundamentalmente en el año 1998 por la consolidación de la programación conjunta entre IBERIA y Aviaco, iniciada en el último trimestre del ejercicio anterior, ha experimentado en términos de AKO's, un incremento del 7,3% sobre el año 1997, destacando la red de largo radio (10,6%).

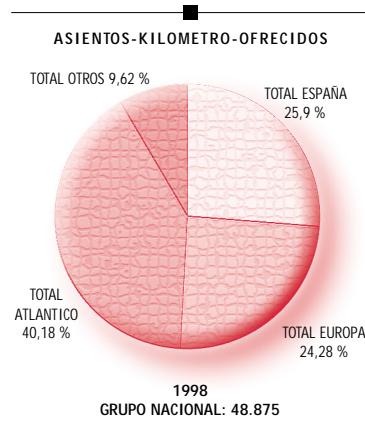
La compañía Viva ha operado durante el año en el mercado chárter con un incremento del 10% en su oferta, participando Aviaco en este mercado con carácter marginal.

Binter Canarias ha reducido su oferta un 6,2%, adaptándose a la competencia de su mercado y disponiendo todo el año del plan de flotas decidido en el Plan Director y Binter Mediterráneo ha mantenido la producción del año anterior al incrementar su oferta en los últimos meses, tras la desaparición de la compañía PauknAir.

OFERTA		MILLONES DE AKO'S		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		45.518	42.217	3.301 7,8
AVIACO (CHARTER)		236	436	(200) (45,9)
VIVA		2.672	2.427	245 10,1
BINTER CANARIAS		378	403	(25) (6,2)
BINTER MEDITERRANEO		71	71	0 0
GRUPO NACIONAL		48.875	45.554	3.321 7,3

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

POR REDES		MILLONES DE AKO'S		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
PUENTE AEREO		1.166	1.067	99 9,3
PENINSULA-CANARIAS		4.888	4.656	232 5,0
INTERCANARIAS		373	393	(20) (5,1)
RESTO DOMESTICO		6.235	6.253	(18) (0,3)
TOTAL ESPAÑA		12.662	12.369	293 2,4
AFRICA Y ORIENTE MEDIO		840	709	131 18,5
PAISES U.E.		10.135	9.488	647 6,8
PAISES NO U.E.		894	740	154 20,8
TOTAL EUROPA		11.869	10.937	932 8,5
ATLANTICO NORTE		5.549	5.121	428 8,4
ATLANTICO MEDIO		8.212	7.261	951 13,1
ATLANTICO SUR		5.877	5.383	494 9,2
TOTAL ATLANTICO		19.638	17.765	1.873 10,5
AFRICA SUR		418	0	418 -
EXTREMO ORIENTE		1.375	1.614	(239) (14,8)
CHARTER		2.913	2.869	44 1,5
GRUPO NACIONAL		48.875	45.554	3.321 7,3



La producción medida en términos de Horas bloque se incrementa un 5,6% sobre el año 1997, ligeramente por debajo de las previsiones del ejercicio (0,4%), habiendo sido posible mantener este nivel, dadas las limitaciones en el uso de recursos propios, por la mayor contratación de wet-lease.

Su evolución es la siguiente:

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN		HORAS BLOQUE		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		400.952	379.219	21.733 5,7
AVIACO (CHARTER)		3.138	5.129	(1.991) (38,8)
VIVA		29.657	26.644	3.013 11,3
BINTER CANARIAS		20.764	18.587	2.177 11,7
BINTER MEDITERRANEO		5.793	6.202	(409) (6,6)
GRUPO NACIONAL		460.304	435.781	24.523 5,6

2.2. DEMANDA

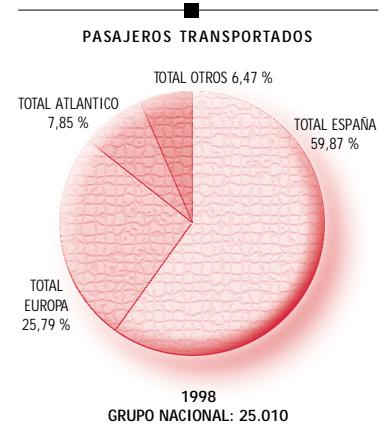
El número de pasajeros transportados por el Grupo ha superado ligeramente los 25 millones, con un incremento del 5,1% sobre el año anterior, destacando los crecimientos de la red europea en su conjunto y el Puente Aéreo con un total de casi 1,8 millones de pasajeros.

La distribución de los pasajeros transportados es la siguiente:

DEMANDA		NÚMERO DE PASAJEROS EN MILES		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		21.753	20.648	1.105 5,4
AVIACO (CHARTER)		128	236	(108) (45,8)
VIVA		1.347	1.142	205 18,0
BINTER CANARIAS		1.590	1.585	5 0,3
BINTER MEDITERRANEO		192	180	12 6,7
GRUPO NACIONAL		25.010	23.791	1.219 5,1

La misma distribución por redes ofrece el siguiente cuadro:

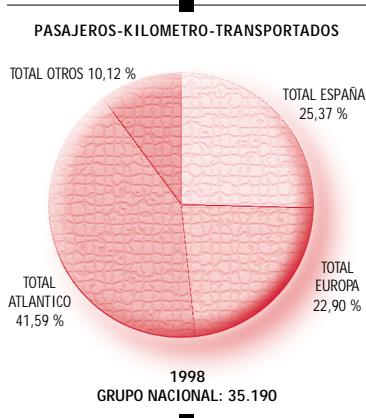
■ DISTRIBUCION POR REDES		MILES DE PASAJEROS		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
PUENTE AEREO		1.794	1.616	178 11,0
PENINSULA-CANARIAS		2.062	2.019	43 2,1
INTERCANARIAS		1.583	1.572	11 0,7
RESTO DOMESTICO		9.535	9.339	196 2,1
TOTAL ESPAÑA		14.974	14.546	428 2,9
AFRICA Y ORIENTE MEDIO		260	219	41 18,7
PAISES U.E.		5.738	5.284	454 8,6
PAISES NO U.E.		454	397	57 14,4
TOTAL EUROPA		6.452	5.900	552 9,4
ATLANTICO NORTE		669	645	24 3,7
ATLANTICO MEDIO		837	743	94 12,7
ATLANTICO SUR		458	444	14 3,2
TOTAL ATLANTICO		1.964	1.832	132 7,2
AFRICA SUR		37	0	37 -
EXTREMO ORIENTE		100	125	(25) (20,0)
CHARTER		1.483	1.388	95 6,8
GRUPO NACIONAL		25.010	23.791	1.219 5,1



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

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

■ DISTRIBUCION POR COMPAÑIAS		MILLONES DE PKT'S		
		1998	1997	DIF. S/A.A. % S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		32.520	30.491	2.029 6,7
AVIACO (CHARTER)		193	343	(150) (43,7)
VIVA		2.157	1.900	257 13,5
BINTER CANARIAS		274	278	(4) (1,4)
BINTER MEDITERRANEO		46	44	2 4,5
GRUPO NACIONAL		35.190	33.056	2.134 6,5

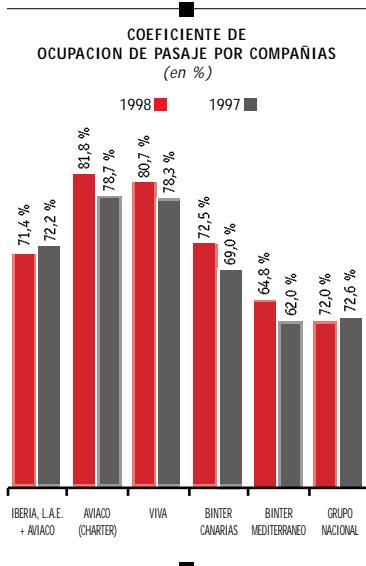


DISTRIBUCIÓN POR REDES		MILLONES DE PKT'S		
		1998	1997	DIF. S/A.A.
				% S/A.A.
PUENTE AEREO		865	779	86
PENINSULA-CANARIAS		3.637	3.486	151
INTERCANARIAS		270	271	(1)
RESTO DOMESTICO		4.159	4.003	156
TOTAL ESPAÑA		8.931	8.539	392
AFRICA Y ORIENTE MEDIO		538	469	69
PAISES U.E.		6.948	6.461	487
PAISES NO U.E.		575	492	83
TOTAL EUROPA		8.061	7.422	639
ATLANTICO NORTE		4.108	3.924	184
ATLANTICO MEDIO		6.289	5.698	591
ATLANTICO SUR		4.239	4.061	178
TOTAL ATLANTICO		14.636	13.683	953
AFRICA SUR		296	0	296
EXTREMO ORIENTE		913	1.164	(251)
CHARTER		2.353	2.248	105
GRUPO NACIONAL		35.190	33.056	2.134
				6,5

2.3. COEFICIENTE DE OCUPACIÓN PASAJE

El coeficiente de ocupación de pasaje alcanzado por el Grupo Nacional en el ejercicio actual se ha situado en el 72%, 0,6 puntos porcentuales por debajo del año anterior, lo que puede considerarse satisfactorio dado el incremento de oferta realizado y la apertura en el año de nuevos destinos (Johannesburgo y Chicago), que generan en su comienzo ocupaciones inferiores a las que previsiblemente alcanzarán en el futuro.

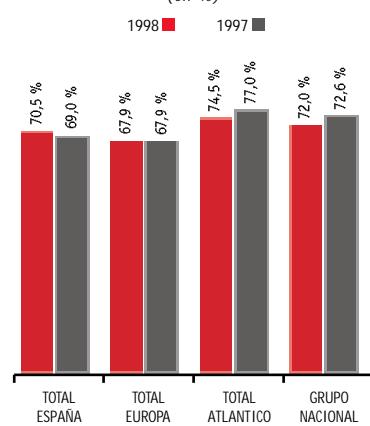
Su distribución por compañías y redes es la siguiente:



POR COMPAÑIAS		EN PORCENTAJE		
		1998	1997	DIF. S/A.A.
				% S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		71,4	72,2	(0,8)
AVIACO (CHARTER)		81,8	78,7	3,1
VIVA		80,7	78,3	2,4
BINTER CANARIAS		72,5	69,0	3,5
BINTER MEDITERRANEO		64,8	62,0	4,5
GRUPO NACIONAL		72,0	72,6	(0,6)
				(0,8)

POR REDES

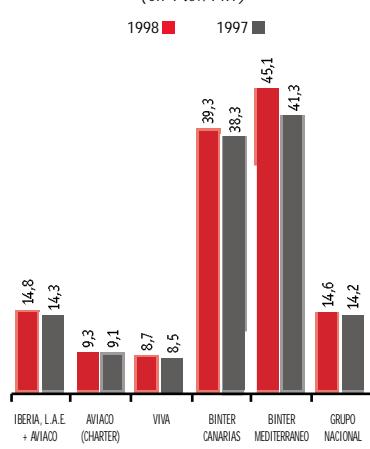
	EN PORCENTAJE			
	1998	1997	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AEREO	74,2	73,0	1,2	1,6
PENINSULA-CANARIAS	74,4	74,9	(0,5)	(0,6)
INTERCANARIAS	72,4	69,0	3,4	5,0
RESTO DOMESTICO	66,7	64,0	2,7	4,2
TOTAL ESPAÑA	70,5	69,0	1,5	2,2
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	64,0	66,1	(2,1)	(3,2)
PAISES U.E.	68,6	68,1	0,5	0,7
PAISES NO U.E.	64,3	66,5	(2,2)	(3,3)
TOTAL EUROPA	67,9	67,9	0,1	0,1
ATLANTICO NORTE	74,0	76,6	(2,6)	(3,4)
ATLANTICO MEDIO	76,6	78,5	(1,9)	(2,4)
ATLANTICO SUR	72,1	75,4	(3,3)	(4,4)
TOTAL ATLANTICO	74,5	77,0	(2,5)	(3,2)
AFRICA SUR	70,8	-	-	-
EXTREMO ORIENTE	66,4	72,1	(5,7)	(7,9)
CHARTER	80,8	78,4	2,4	3,1
GRUPO NACIONAL	72,0	72,6	(0,6)	(0,8)

COEFICIENTE DE OCUPACION DE PASAJE POR MERCADOS (en %)**2.4. INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO**

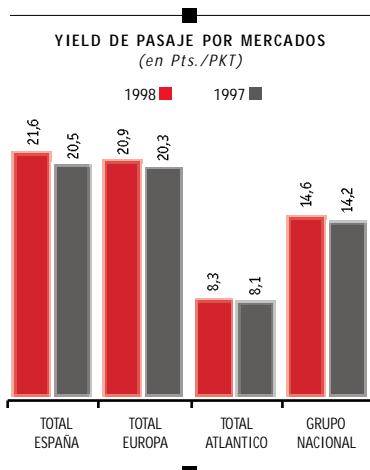
La evolución del ingreso medio por pasajero-kilómetro transportado durante 1998, y su comparación con 1997, por Areas/Compañías es la siguiente:

EVOLUCION INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO

	PTS./PKT			
	1998	1997	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO	14,8	14,3	0,5	3,3
AVIACO (CHARTER)	9,3	9,1	0,2	2,3
VIVA	8,7	8,5	0,2	2,5
BINTER CANARIAS	39,3	38,3	1,0	2,7
BINTER MEDITERRANEO	45,1	41,3	3,8	9,3
GRUPO NACIONAL	14,6	14,2	0,5	3,2

YIELD DE PASAJE POR COMPAÑIAS (en Pts./PKT)

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



EVOLUCIÓN INGRESO MEDIO POR MERCADOS				
	1998	1997	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
PUENTE AEREO	27,8	26,2	1,6	6,2
PENINSULA-CANARIAS	11,8	10,9	1,0	9,0
INTERCANARIAS	39,6	38,7	0,9	2,3
RESTO DOMESTICO	27,7	26,6	1,1	4,2
TOTAL ESPAÑA	21,6	20,5	1,1	5,3
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	16,0	15,5	0,5	3,3
PAISES U.E.	21,2	20,5	0,7	3,6
PAISES NO U.E.	21,9	22,2	(0,3)	(1,1)
TOTAL EUROPA	20,9	20,3	0,6	3,2
ATLANTICO NORTE	8,2	7,9	0,3	3,9
ATLANTICO MEDIO	8,4	8,2	0,2	2,6
ATLANTICO SUR	8,2	8,2	0,0	0,0
TOTAL ATLÁNTICO	8,3	8,1	0,2	2,2
AFRICA SUR	5,9	-	-	-
EXTREMO ORIENTE	10,3	10,7	(0,4)	(3,6)
CHARTER	8,8	8,6	0,2	2,0
GRUPO NACIONAL	14,6	14,2	0,5	3,2

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

2.5. INGRESOS DE PASAJE

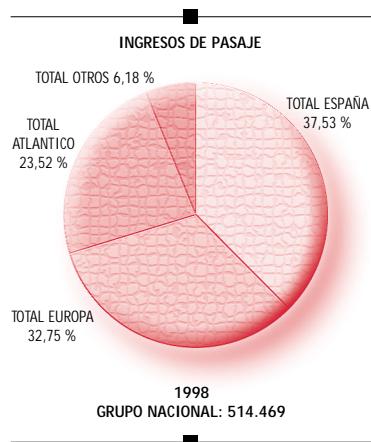
Los ingresos de pasaje obtenidos por el Grupo Nacional ascienden a 514.469 millones de pesetas, un 9,9% más que en el ejercicio anterior, siendo su distribución la siguiente:

INGRESOS DE PASAJE		<i>MILLONES DE PESETAS</i>		
		1998	1997	DIF. S/A.A.
				% S/A.A.
IBERIA, L.A.E. + AVIACO		481.026	436.410	44.616
AVIACO (CHARTER)		1.788	3.106	(1.318)
VIVA		18.801	16.155	2.646
BINTER CANARIAS		10.780	10.648	132
BINTER MEDITERRANEO		2.074	1.815	259
GRUPO NACIONAL		514.469	468.134	46.335
				9,9

En el cuadro siguiente se observa el análisis de variaciones de ingresos frente a 1997, así como su conciliación con los ingresos contables:

VARIACION DE INGRESOS FRENTA A 1997		<i>MILLONES DE PESETAS</i>			
	VAR. INGR. ACTIVIDAD S / 1997	CAUSA DE LA VARIACIÓN			VAR. INGR. CONTABLE S / 1997
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS
DOMESTICO	17.336	9.128	7.920	288	-
PAISES U.E.	15.211	3.571	10.269	1.371	-
PAISES NO U.E.	3.038	6	2.854	178	-
LARGO RADIO	9.031	(585)	8.286	1.330	-
IBERIA, L.A.E. + AVIACO	44.616	12.120	29.329	3.167	14.742
AVIACO (CHARTER)	(1.318)	(112)	(1.206)	-	- (1.318)
VIVA	2.646	213	2.252	181	0 2.646
BINTER CANARIAS	132	222	(90)	-	(59) 73
BINTER MEDITERRANEO	258	144	114	-	(13) 245
GRUPO NACIONAL	46.335	12.587	30.399	3.348	14.669
					61.002

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



DISTRIBUCION POR REDES		<i>MILLONES DE PESETAS</i>		
		1998	1997	DIF. S/A.A.
				% S/A.A.
PUENTE AEREO	24.077	20.425	3.652	17,9
PENINSULA-CANARIAS	43.075	37.880	5.195	13,7
INTERCANARIAS	10.699	10.494	205	2,0
RESTO DOMESTICO	115.235	106.486	8.749	8,2
TOTAL ESPAÑA	193.086	175.285	17.801	10,2
AFRICA Y ORIENTE MEDIO	8.606	7.262	1.344	18,5
PAISES U.E.	147.336	132.190	15.146	11,5
PAISES NO U.E.	12.593	10.899	1.694	15,5
TOTAL EUROPA	168.535	150.351	18.184	12,1
ATLANTICO NORTE	33.507	30.815	2.692	8,7
ATLANTICO MEDIO	52.752	46.586	6.166	13,2
ATLANTICO SUR	34.760	33.296	1.464	4,4
TOTAL ATLANTICO	121.019	110.697	10.322	9,3
AFRICA SUR	1.747	0	1.747	-
EXTREMO ORIENTE	9.403	12.441	(3.038)	(24,4)
CHARTER	20.679	19.360	1.319	6,8
GRUPO NACIONAL	514.469	468.134	46.335	9,9

La importante mejora de ingresos, consecuencia fundamentalmente de los crecimientos de la demanda, se manifiesta en todos los mercados, con la única excepción de Extremo Oriente, reflejando la crisis de los países asiáticos.

[3] RESUMEN POR FILIALES

3.1. AVIACO

Adicionalmente a la actividad prestada por el operador Aviaco a IBERIA, dentro de su programación y comercialización conjunta, la compañía ha comercializado de forma marginal sus recursos, en el mercado de vuelos chárter, con un margen a coste variable, de aproximadamente el 35% de los ingresos generados.

Aviaco en el año 1998 prácticamente ha culminado la adaptación de su estructura y organización a su función de compañía operadora del Grupo IBERIA aprobada en el Plan Director.

De acuerdo con lo establecido en el mismo y como materialización de la integración de las actividades de Aviaco diferentes a las de operador en IBERIA, se ha efectuado una reestructura interna de la compañía tanto en el ajuste del número de personas como en la renegociación de las condiciones laborales, en sus facetas productiva y de remuneración. El ajuste de la plantilla se realizó por dos vías: mediante el ajuste interno a través de un Plan Social mediante bajas incentivadas y prejubilaciones y por medio de los trasvases de personal a la compañía IBERIA, con la única excepción del aeropuerto de Mahón, cuyo traspaso está previsto para el ejercicio 1999.

La plantilla de vuelo no se ve afectada por la especialización de Aviaco como compañía operadora, sino reforzada por el incremento de producción derivado de la Programación Conjunta.

La propia flota realizó durante el ejercicio 83.547 horas bloque para la programación conjunta del tráfico regular del Grupo IBERIA. En el tráfico chárter se volaron 3.138 horas bloque. Las horas bloque totales fueron 86.685 (sin improductivos), aumentando sobre el año anterior el 4% respecto a las horas comerciales.

De acuerdo a la normativa antirruido sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles, en este ejercicio se han adquirido los hush-kit necesarios de DC-9 para cuatro unidades y dos motores de reserva. Se ha completado su instalación en tres de los cuatro aviones cuyo período de exención vencía en 1998, la adaptación de la cuarta unidad se terminará a principios de 1999.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

AVIACO				
	1998	1997	DIF. S/A.A.	% S/A.A.
H.B. TOTALES	86.685	83.348	3.337	4,0
RDOS. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	4.092	5.205	(1.113)	(21,4)
R.N.D.I. (M. PTAS.)	2.414	3.248	(834)	(25,7)
PLANTILLA EQUIVALENTE (Nº PERSONAS)	1.719	1.888	(169)	(9,0)

3.2. BINTER CANARIAS

Durante el ejercicio 1998 se ha mantenido la competencia marítima, tanto en pasajeros como en mercancías, llevada a efecto por Fred Olsen, Trasmediterránea y Naviera Armas en SPC-TFS, LPA-FUE y LPA-TFS.

La competencia aérea de Canarias Regional en este segundo año de operación trató de consolidarse en ACE-TFN y ACE-LPA principalmente, no consiguiendo su objetivo ya que su cuota de mercado se estabilizó respecto a 1997, debido a la difícil situación financiera que atraviesa.

Se ha reducido la oferta básicamente entre los tramos que incluyen ACE, en LPA-FUE y en LPA-SPC, incrementándose la oferta en los tramos LPA-TFN y en SPC-TFN. La demanda de pasajeros se ha incrementado ligeramente, siendo los tramos en los que se ha perdido más pasajeros ACE-LPA y SPC-TFN e incrementándose en FUE-LPA, FUE-TFN y TFN-LPA.

El coeficiente de ocupación ha pasado del 69% en 1997 al 72% en 1998, teniendo esta variación positiva reflejo en prácticamente todas las rutas. El yield ha mejorado ligeramente en el tráfico regular pasando de 38,7 Ptas. a 39,6 Ptas. en 1998.

La cifra de negocios ha aumentado en 95 M. Ptas. debido fundamentalmente a la menor oferta de volumen de bodega al no disponer la flota ATR de la capacidad de carga de los DC-9. El ingreso de pasaje ha aumentado en 73 M. Ptas., debido fundamentalmente al incremento de pasaje y a que durante el primer trimestre de 1997 la tarifa era menor en 1.000 Ptas. por tramo.

Durante 1998 los indicadores de calidad han mejorado ligeramente la regularidad y la puntualidad de 90% en 1997 a 92% en 1998.

En 1998 operan básicamente nueve aviones de la flota ATR-72, de los cuales seis son propios y tres en régimen de arrendamiento, excepto en el primer trimestre que aún operaba un DC-9 y a partir del 10 de abril hasta el 12 de octubre en donde operó un B-727 de IBERIA.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

BINTER CANARIAS

	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	373	403	(30)	(5,9)
PKT's (MILL.)	270	278	(8)	(1,1)
L.F. (%)	72,5	69,1	3,4	5,2
YIELD (Ptas./PKT)	39,6	38,3	1,3	2,4
INGRESOS PASAJE (M. Ptas.)	10.699	10.648	51	1,3
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. Ptas.)	813	409	404	98,8
R.N.D.I. (M. Ptas.)	1.268	332	936	281,9
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	304	294	10	3,3

3.3. BINTER MEDITERRANEO

La evolución de Binter Mediterráneo hasta agosto era claramente negativa en la principal ruta (AGP-MLN) con una cuota de mercado hasta ese momento del 44%. Sin embargo, a partir del trágico accidente de PaukAir el 25 de septiembre, esta cuota se invierte, alcanzando el 55% y quedando en solitario a partir de octubre. En el otro tramo donde existía competencia, LEI-MLN, ya se tenía una mayor cuota de mercado, en agosto el 57%, septiembre el 65% y la misma evolución a partir de octubre.

La evolución global de la actividad ha sido positiva por la recuperación del último trimestre, incrementándose la demanda en cerca de 12.000 pasajeros, con una mejora del coeficiente de ocupación de 4 puntos.

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

BINTER MEDITERRANEO

	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
AKO's (MILL.)	71	71	-	-
PKT's (MILL.)	46	44	2	6,2
L.F. (%)	65,6	61,7	3,9	6,3
YIELD (Ptas./PKT)	44,7	41,6	3,1	7,7
INGRESOS PASAJE (M. Ptas.)	2.065	1.815	250	14,4
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. Ptas.)	(278)	(342)	64	19,0
R.N.D.I. (M. Ptas.)	(397)	(371)	(26)	(7,0)
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	55	63	(8)	(12,7)

3.4. VIVA AIR

Desde el principio de año, la explotación de Viva Air ha estado lastrada por la incertidumbre sobre el futuro de la compañía, pues desde mediados de 1997 se esperaba conseguir un acuerdo por el que se permitiera que su flota operase vuelos regulares de la red de IBERIA, sin éxito, por lo que ha tenido que continuar realizando tráfico chárter durante todo el año 1998, además sin posibilidad de aumentar sus recursos (tripulantes técnicos) para hacer frente a una demanda creciente. Finalmente, en el mes de octubre, la Dirección del Grupo anunció el cierre de la empresa.

Respecto al año anterior han aumentado de forma notable la producción, los ingresos y la productividad. Aunque esto ha permitido mejorar el resultado, la cifra de pérdidas después de impuestos aún ha sido elevada (1.114 millones de pesetas).

La flota de Viva Air estuvo compuesta por 9 aviones B-737/300 durante todo el año, que volaron 27.964 horas bloque (incluidas 234 H.B. cedidas). La utilización media diaria de la flota fue 8,51 H.B., comercializando chárter por 28.973 H.B., por lo que hubo que recurrir a la contratación de flota externa (Canarias Regional Air, entre otras) para realizar parte de la actividad contratada (1.927 H.B.).

En el área de mantenimiento, el personal de Viva Air mantuvo una flota de 12,8 aviones promedio (media anual los 9 aviones propios, 5 aviones de Air Europa desde abril y un avión de CRA en el verano).

Los parámetros más significativos se detallan a continuación:

■ VIVA AIR					
	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.	
HORAS BLOQUE	29.657	26.644	3.013	11,3	
INGRESOS MEDIO/H.B.	648.923	623.426	25.497	4,1	
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(1.020)	(1.521)	501	32,9	
R.N.D.I. (M. PTAS.)	(1.114)	(1.594)	480	30,1	
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	430	421	9	2,0	

3.5. SAVIA

De acuerdo con la política de renovación tecnológica, se han sustituido 5.000 equipos informáticos. Para hacer frente al incremento de la demanda de oficinas que desean conectarse al servicio prestado por SAVIA, se ha continuado con la política de inversiones en equipos informáticos, pasando el número de oficinas mecanizadas de 4.040 en 1997 a 4.317 en el ejercicio 1998, suponiendo un incremento del 7%. El número de terminales ha pasado de 9.448 en 1997 a 11.392 en 1998. El número de reservas aéreas, hoteles y coches se ha incrementado un 7,1% alcanzando 21,4 millones de reservas, siendo el aumento de los ingresos en torno al 6%.

Amadeus se ha incorporado en el ejercicio 1998, como nuevo socio, con una participación en el capital de la sociedad del 34%.

Savia-Amadeus se ha introducido en el mercado portugués, operando en la actualidad a través de una única sucursal.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

SAVIA				
	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
ING. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	8.268	7.820	448	5,7
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	428	380	48	12,7
PLANTILLA EQUIV. (Nº PERSONAS)	54	32	22	69
R.N.D.I. (M. PTAS.)	238	270	(32)	(11,6)

3.6. IBER-SWISS CATERING

En octubre 1997, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales autorizó la construcción de un nuevo centro de trabajo en Barcelona con el objeto de suministrar catering en el mencionado aeropuerto. Este nuevo centro estará operativo desde principios del año 1999. Para ello, a 31 de diciembre se habían contratado 246 personas en el citado centro.

La actividad de la empresa en 1998, medida en número de bandejas, ha sido un 21,6% superior a la del año anterior, debido básicamente a la mayor demanda de IBERIA e incorporación plena de Aviaco, aun a pesar del cese de la actividad de compañías clientes asiáticas, que han dejado de operar el destino Madrid.

Los principales parámetros de la compañía se resumen a continuación:

IBER-SWISS CATERING				
	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
PRODUCCIÓN BANDEJAS (MILES)	8.367	6.880	1.487	21,6
SERVICIOS HANDLING (UNIDADES)	97.534	70.652	26.882	38,0
PLANTILLA MEDIA	1.076	942	134	14,2
BANDEJAS/EMPLEADO	7.779	7.306	475	6,5
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	7.635	6.526	1.109	17,0
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	397	148	249	13,5
R.N.D.I. (M. PTAS.)	265	75	190	253,7

3.7. CACESA

Como estaba previsto, la sociedad construyó una nave y oficinas en el nuevo Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas, abandonando los locales que tenía en alquiler en Coslada, incorporándose a dichas instalaciones en el mes de abril de 1998.

Las ventas totales de la sociedad no han experimentado una variación significativa respecto a las alcanzadas el ejercicio anterior, donde la venta de productos atípicos (embarques de ganado) y efecto huelga de transporte aéreo permitió aumentar considerablemente las ventas.

En el producto Ibexpress las ventas se han incrementado un 1,7%, incorporando en el último semestre como clientes bajo la modalidad aeropuerto/aeropuerto a mayoristas del sector que aportan una facturación importante. El Ibexpress Internacional ha tenido un crecimiento del 40% en servicios y del 25% en facturación real.

En el producto Ibertrax se ha producido una ligera disminución a pesar de la falta de ventas en productos atípicos durante el año 1998. Se ha seguido desarrollando la red internacional, teniendo acuerdos en vigor con los principales países de Latinoamérica.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

CACESA				
	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
INGRESOS IBEXPRESS (M. PTAS.)	1.264	1.243	21	1,7
INGR. IBERTRAS AÉREO (M. PTAS.)	2.039	2.155	(116)	(5,4)
INGR. IBERTRAS MARÍTIMO (M. PTAS.)	83	75	8	11,2
PLANTILLA EQUIVALENTE	123	125	(2)	(1,4)
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	74	72	2	3,0
R.N.D.I. (M. PTAS.)	52	44	8	18,1

3.8. CAMPOS VELAZQUEZ

Como hecho más destacado figura el fin de la actividad de la sociedad a 31/12/98.

La desviación en el resultado de explotación está motivada por gastos de personal al tener que practicarse con carácter excepcional las liquidaciones de plantilla no previstas, y principalmente la provisión del importe de las indemnizaciones por despido que se harán efectivas en los primeros meses del ejercicio 1999.

Con fecha 30 de diciembre se ha procedido a la cancelación del depósito constituido en Infoinvest, S.A. de 3.000 millones de pesetas, como consecuencia de su vencimiento. Se acordó en Junta General Extraordinaria de Accionistas el reparto de las reservas voluntarias, el remanente de ejercicios anteriores y de un dividendo a cuenta por un importe en total de 3.360 millones de pesetas, entre los accionistas.

Las principales magnitudes de la compañía se exponen a continuación:

CAMPOS VELAZQUEZ				
	1998	1997	DIF. S / A.A.	% S / A.A.
PLANTILLA EQUIVALENTE	9	10	-	-
INGR. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	258	244	14	5,7
RTDO. EXPLOTACIÓN (M. PTAS.)	(88)	(4)	(84)	NS
R.N.D.I. (M. PTAS.)	191	252	(61)	(24,2)

[4] RECURSOS

4.1. FLOTA DISPONIBLE

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

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

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

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

INCORPORACIONES

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

RETIROS

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

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

FLOTA DISPONIBLE - UTILIZACION		
	1998	1997
B-727	4,9	5,2
B-737 (VIVA)	8,5	8,3
B-747	10,5	11,5
B-747M	7,8	11,6
B-757	7,5	6,9
DC-8 (CARGUERO)	4,7	7,6
DC-9 IBERIA	5,1	4,9
DC-9 AVIACO	7,1	7,6
DC-10	10,5	12,7
MD-87	6,9	7,4
MD-88	7,8	7,6
A-300	6,4	6,9
A-320	7,0	8,0
A-340	10,3	11,7
CN-235 BINTER MEDITERRÁNEO	4,5	4,5
ATR-72	6,2	5,7

4.2. PERSONAL

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

4.2.1. PLANTILLA

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

■ PLANTILLA, PROMEDIO ANUAL						
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
IBERIA, L.A.E.	17.540	17.100	4.525	4.424	22.065	21.525
AVIACO	836	1.036	883	852	1.719	1.888
VIVA	235	229	195	192	430	421
BINTER CANARIAS	156	151	148	143	304	294
BINTER MEDITERRANEO	25	28	30	35	55	63
CAMPOS VELAZQUEZ	9	9			9	9
CACESA	122	124			122	124
IBER-SWISS	1.068	942			1.068	942
SAVIA	54	32			54	32
GRUPO TRANSP. AEREO	20.045	19.651	5.781	5.646	25.826	25.297

■ PLANTILLA, FINAL EJERCICIO						
	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
IBERIA, L.A.E.	19.139	18.023	4.827	4.449	23.966	22.472
AVIACO	565	965	876	880	1.441	1.845
VIVA	237	224	177	187	414	411
BINTER CANARIAS	161	150	145	146	306	296
BINTER MEDITERRANEO	24	27	27	33	51	60
CAMPOS VELAZQUEZ	9	9			9	9
CACESA	121	123			121	123
IBER-SWISS	1.337	987			1.337	987
SAVIA	61	47			61	47
GRUPO TRANSP. AEREO	21.654	20.555	6.052	5.695	27.706	26.250

4.2.2. PRODUCTIVIDAD

La variación en la productividad de las compañías del Grupo de Transporte Aéreo, medida en términos de millones de AKO/empleado, es la siguiente:

	VARIACION PRODUCTIVIDAD							
	TIERRA		TÉCN. VUELO		Aux. VUELO		MILLONES AKO / EMPLEADO	
	98	97	98	97	98	97	98	97
IBERIA+AVIACO	2,49	2,35	25,35	23,80	12,70	12,29	1,92	1,82
VIVA	11,37	10,60	38,52	34,81	21,30	19,78	6,22	5,76
BINTER CANARIAS	2,42	2,67	5,31	6,50	4,93	4,98	1,24	1,37
BINTER MEDITERRANEO	2,79	2,53	3,55	2,86	7,43	7,01	1,29	1,13
GRUPO TRANSPORTE AEREO	2,60	2,46	24,87	23,37	12,81	12,37	1,99	1,89

[5] RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO TRANSPORTE AÉREO

5.1. RESULTADO DE EXPLOTACION POR COMPAÑIAS

El resultado total del ejercicio 1998 ha ascendido a 52.461 millones de pesetas de beneficios, siendo su desagregación por Compañías la siguiente, en millones de pesetas:

	POR COMPAÑIAS		MILLONES DE PESETAS	
			1998	1997
IBERIA			47.979	35.950
AVIACO			4.092	5.205
VIVA			(1.020)	(1.521)
BINTER CANARIAS			813	409
BINTER MEDITERRANEO			(278)	(342)
CACESA			74	72
CARGOSUR			100	(186)
SAVIA			428	380
IBERSWISS			398	148
CAMPOS VELAZQUEZ			(88)	(4)
GRUPO TRANSPORTE AEREO			52.461	40.047

(No se incluyen los resultados de los ajustes de consolidación).

Una comparación resumida de la cuenta de explotación de gestión del Grupo de Transporte Aéreo, que difiere de la cuenta de resultados de memoria debido a que se agregan los diferentes conceptos de ingresos y gastos con criterios de gestión, ofrece la siguiente composición, en millones de pesetas:

CUENTA DE EXPLOTACION	MILLONES DE PESETAS		
	1998	1997	% VAR.
INGRESOS DE EXPLOTACION			
PASAJE	529.757	468.755	13,0
CARGA Y EXCESO EQUIPAJE	39.320	40.977	(4,0)
HANDLING	39.530	40.871	(3,3)
MATERIAL	18.712	14.339	30,5
COMISIONES DE VENTA	10.001	8.109	23,3
VENTAS DE MAYORDOMÍA	3.870	3.899	(0,7)
OTROS ING. EXPLOTACIÓN	23.639	32.239	(26,7)
	664.829	609.188	9,1
GASTOS DE EXPLOTACION			
COMBUSTIBLE	58.465	60.228	(2,9)
PERSONAL	197.043	190.451	3,5
SERVICIOS DE TRÁFICO	51.638	45.657	13,1
SERVICIO A BORDO	12.070	11.937	1,1
COMERCIALES	73.742	65.611	12,4
TASAS DE NAVEGACIÓN	27.970	23.749	17,8
MANTENIMIENTO FLOTA	40.484	30.993	30,6
ALQUILER DE FLOTA	45.997	27.258	68,7
AMORTIZACIONES	26.327	37.578	(29,9)
SISTEMA DE RESERVAS	14.990	12.244	22,4
CÁNONES	5.259	10.007	(47,4)
OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN	58.383	53.427	9,3
	612.368	569.141	7,6
RESULTADO DE EXPLOTACION	52.461	40.047	31,0

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

a) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO TRANSPORTE AÉREO

Los ingresos de explotación se incrementan un 9,1%. Las variaciones más representativas se comentan a continuación:

- Pasaje

La diferencia en la cifra de ingresos de pasaje respecto a la que figura en los cuadros de actividad proviene de la vinculación de ésta a la producción real de cada ejercicio, sin

incluir los ajustes y regularizaciones de carácter contable. El incremento en los ingresos de pasaje, 61.002 M. Ptas. se desglosa según el detalle siguiente:

PASAJE	MILLONES DE PESETAS					
	VAR. INGR. ACTIVIDAD S / 1997	CAUSA DE LA VARIACIÓN			VAR. INGR. CONTABLE S / 1997	
		PRECIO	VOLUMEN	PARIDAD	OTROS*	
IBERIA, L.A.E. + AVIACO	44.616	12.120	29.329	3.167	14.742	59.356
AVIACO (CHARTER)	(1.318)	(112)	(1.206)	-	-	(1.318)
VIVA	2.646	213	2.252	181	0	2.646
BINTER CANARIAS	132	222	(90)	-	(59)	73
BINTER MEDITERRANEO	258	144	114	-	(13)	245
GRUPO NACIONAL	46.335	12.587	30.399	3.348	14.669	61.002

(*) En el apartado Otros* se desglosa la variación entre la diferencia de los ingresos contables y los ingresos por redes, motivada por RITNL, Ingresos charter, Ingresos puntos IB Plus y la recuperación de los ingresos desde la cuenta de BPU recogida en el año 1998 en ingresos de pasaje por importe de 14.470 M. Ptas. frente a las 9.000 recogidas el año 1997 en "Otros ingresos de explotación".

La diferencia por volumen se debe al fuerte incremento en la demanda, 6,5% en términos de PKT's. En la variación por precio existen efectos diversos que afectan al yield, como la mezcla tarifaria, con una proporción de ventas en tarifas nobles que se ha incrementado un 4,6% respecto a la venta de clases económicas y las políticas comerciales de mejora del yield (rediseños tarifarios, herramientas informáticas de gestión de ingresos, etc.).

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

- Carga

Los ingresos se decrementan un 4%, esto es, 1.658 M. Ptas., variación que se debe principalmente a la reducción de la demanda (1,9%) en IBERIA, no compensada con el leve incremento del yield (0,4%) debido principalmente a la disminución de etapa (0,3%) y a paridad.

- Handling

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

- Material

Los ingresos por mantenimiento de aviones registraron en 1998 un incremento, cifrado en 4.373 M. Ptas. Este incremento se debe fundamentalmente a la puesta en práctica de las medidas contempladas en el Plan Director, donde la actividad a realizar con terceros debe centrarse en los productos de mayor valor añadido.

- Comerciales

El incremento de la actividad en el sector ha provocado un aumento de este concepto de 1.892 M. Ptas.

- Otros ingresos de explotación

Los principales motivos por los que la cifra del resto de conceptos disminuye (8.599 M. ptas.) se deben a que en 1997 se recogía en este epígrafe la recuperación de ingresos de las cuentas de BPU (aproximadamente 9.000 M. Ptas.). En términos netos la variación en este epígrafe ha supuesto un incremento frente al año anterior de 401 M. Ptas. debido entre otras cosas al incremento de la facturación de servicios de catering y handling mayordomía de Iberswiss, valorado en 1.066 M. Ptas., compensado parcialmente por la disminución de los ingresos por comunicaciones (595 M. Ptas.).

B) GASTOS DE EXPLORACIÓN

Los gastos de explotación experimentan un incremento del 7,6% (43.228 M. Ptas.), inferior al registrado en los ingresos. Esta cifra está basada fundamentalmente en el aumento de los costes por alquiler de aviones originado en las operaciones de wet-lease, el incremento de los costes de mantenimiento, compensado parcialmente con el aumento de la facturación a terceros, el coste de la tasa de aproximación y el aumento de los costes del personal, aplicación de los convenios colectivos y los incrementos de plantilla de vuelo y tierra (handling y mantenimiento).

El desglose entre los principales conceptos es el siguiente:

- Combustible

El total del gasto de combustible ha disminuido un 2,9% respecto al de 1997 (1.763 M. Ptas.), debido principalmente a la disminución del precio de combustible aun cuando el dólar se haya apreciado un 3,7%. El coste en pesetas por HB se redujo un 8,1%, ahorro superior al incremento de actividad (469.861 HB en 1998 y 444.636 HB en 1997), de un 5,6%. Asimismo hay que considerar el ahorro que se desprende de la utilización de la flota nueva, más eficiente en consumo de combustible.

- Personal

El coste de personal ha crecido un 3,5% frente al año anterior. Este incremento se debe fundamentalmente a los siguientes elementos:

Incremento salarial del convenio con pilotos (IBERIA + Aviaco), IPC para 1997 y 1998.

Incremento para 1998 del convenio para el personal de tierra.

Aumento de la plantilla de vuelo (TCP's 3,6%; tripulantes técnicos 0,8%) y de tierra (2,1%).

Deslizamientos (antigüedad, promoción, etc.) e incrementos en Seguridad Social, 1%.

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

- Servicios de tráfico

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

- Comerciales (comisiones, sobrecomisiones y publicidad)

El incremento de la cifra de negocios, tanto de pasaje como de carga, justifica el aumento de gastos comerciales; el coste comercial respecto a ingresos de tráfico se ha incrementado un 3%, debido principalmente al aumento de gastos por la ofensiva comercial de IBERIA, con un impacto en los conceptos de publicidad y propaganda a nivel Grupo respecto a 1997 superior a 648 M. Ptas.

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

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

- Tasas de navegación

El incremento en los gastos derivados del control de tráfico aéreo ha registrado un aumento del 17,8% (4.221 M. Ptas.), por encima del crecimiento de la actividad medida en horas bloque (5,6%), debido a un alza de las tarifas por parte de Eurocontrol, así como la inclusión desde enero 1998 de la tasa de aproximación para los aeropuertos nacionales (algo más de 2.000 M. Ptas.).

- Mantenimiento de flota

El gasto por este concepto se incrementa en 9.491 M. Ptas., debido entre otras causas a la realización de trabajos adicionales a la flota cumpliendo con la normativa de seguridad aérea y, sobre todo, a la subcontratación del mantenimiento de motores. Por otro lado, los costes de mantenimiento de la flota de Air Europa contratada suponen algo menos de 3.000 M. Ptas. adicionales en este capítulo sobre el año anterior.

- Alquiler de flota

Se ha producido un importante incremento de 18.739 M. Ptas. en estos gastos, debido fundamentalmente a:

- Un mayor coste de leasing operativo de la flota A-340 por las nuevas incorporaciones (4.143 M. Ptas.) pero inferior en las fotas A-320, B-727, B-757, M-D87 y B-747 (1.433 M. Ptas.).
- Un coste superior de las operaciones de wet-lease con Air Atlanta, y otras compañías por un importe de 2.560 M. Ptas., pero principalmente por el contrato de flota B-737, B-757 y B-767 de Air Europa por 10.623 M. Ptas. frente a 693 M. Ptas. en 1997.
- Los contratos de flota carguera y de alquiler de bodegas, que se han incrementado en 2.438 M. Ptas.

- Amortizaciones

En este capítulo se produce una importante disminución del gasto, derivada del menor impacto en este ejercicio de la actualización de balances de 1996 (más de 5.000 M. Ptas.) y el efecto no recurrente en 1998 de las amortizaciones de los B-727 realizadas en 1997 (3.500 M. Ptas.), además del efecto de los activos terminados de amortizar en 1997 o en los primeros meses del año.

- Otros gastos de explotación

Su desglose entre los conceptos más importantes es el siguiente:

- a) Los gastos de distribución por los sistemas de reservas se incrementan en 2.747 M. Ptas., debido en gran medida a la incorporación del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y al aumento de actividad.
- b) Los cánones disminuyen en 4.748 M. Ptas. debido al cambio de criterio contable en el incremento de las tasas operadas desde mayo de 1997 (con el mismo impacto en los ingresos).

5.2. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS GRUPO TRANSPORTE AEREO

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	MILLONES DE PESETAS	
	1998	1997
RESULTADO DE EXPLOTACION	52.461	40.047
INGRESOS FINANCIEROS	7.341	9.654
GASTOS FINANCIEROS	(6.580)	(9.816)
DOTACIÓN FONDO PENSIONES	(3.472)	(3.752)
DIFERENCIAS POSITIVAS DE CAMBIO	6.572	11.448
DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CAMBIO	(8.851)	(15.464)
RESULTADOS FINANCIEROS	(4.990)	(7.930)
RESULTADOS CARTERA VALORES	(602)	(1.407)
AMORTIZACION FONDO COMERCIO	(183)	-
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	19.282	(9.929)
R.N.A.I.	65.967	20.781
IMPUESTOS	(12.796)	(3.672)
RESULTADO ANTES DE MINORITARIOS	53.171	17.109
RESULTADO ATRIBUIBLE A MINORITARIOS	(146)	(59)
RESULTADO SOCIEDAD DOMINANTE	53.025	17.050



IBERIA 



SOCIEDAD ESTATAL
DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES