

CONECTAMOS ILUSIONES

CONECTAMOS SUEÑOS

CONECTAMOS NEGOCIOS



**Carta del
Presidente**



**Cuentas Anuales
e Informes
de Gestión**



**Responsabilidad
Corporativa**

Informe de Auditoría (Pág. 12)

Cuentas Anuales Consolidadas (Pág. 14)

Estados de situación financiera consolidados al 31 de diciembre de 2009 y 2008 (Pág. 15)

Cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 16)

Estados del resultado global de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 17)

Estados de cambios en el patrimonio neto consolidados de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 18)

Estados de flujos de efectivo consolidados de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 19)

Memoria consolidada del ejercicio 2009: (Pág. 20)

1. Actividad de la Sociedad Dominante y del Grupo (Pág. 20)
2. Sociedades del Grupo (Pág. 20)
3. Bases de presentación de las Cuentas Anuales Consolidadas y principios de consolidación (Pág. 23)
4. Aplicación del resultado de la Sociedad Dominante (Pág. 27)
5. Normas de registro y valoración (Pág. 28)
6. Inmovilizaciones materiales (Pág. 38)
7. Inversiones financieras (Pág. 46)
8. Deudores (Pág. 51)
9. Patrimonio neto (Pág. 51)
10. Provisiones a largo plazo (Pág. 54)
11. Deudas a largo y corto plazo (Pág. 56)
12. Instrumentos financieros (Pág. 57)
13. Situación fiscal (Pág. 64)
14. Ingresos (Pág. 70)
15. Gastos (Pág. 71)
16. Aportación de las sociedades del Grupo y asociadas a los resultados consolidados (Pág. 74)
17. Segmentos de negocio y geográficos (Pág. 75)
18. Operaciones con partes vinculadas (Pág. 78)
19. Retribuciones a los Administradores y la Alta Dirección (Pág. 79)
20. Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de los Administradores (Pág. 80)
21. Información sobre Medio Ambiente (Pág. 81)
22. Estado de flujos de efectivo (Pág. 82)

Informe de Gestión Consolidado (Pág. 83)

Principales Parámetros (Pág. 84)

1. Hechos Relevantes (Pág. 85)

2. Evolución Operativa de las Áreas de Gestión (Pág. 100)

2.1. Transporte (Pág. 100)

2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros (Pág. 100)

2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros (Pág. 105)

2.1.3. Carga (Pág. 107)

2.2. Handling (Pág. 109)

2.3. Mantenimiento (Pág. 109)

2.4. Desarrollo de proyectos (Pág. 111)

2.4.1. Plan integral de servicio al cliente (Pág. 111)

2.4.2. Desarrollo de acuerdos comerciales (Pág. 113)

2.4.3. Plataformas y sistemas de apoyo a la gestión (Pág. 115)

2.5. Responsabilidad Corporativa (Pág. 116)

2.5.1. Cultura corporativa (Pág. 116)

2.5.2. Medio Ambiente (Pág. 117)

2.5.3. Acción social (Pág. 117)

3. Recursos (Pág. 119)

3.1. Flota (Pág. 119)

3.2. Personal (Pág. 120)

3.2.1. Plantilla (Pág. 120)

3.2.2. Productividad (Pág. 122)

4. Evolución Financiera (Pág. 123)

4.1. Aplicación de las NIIF y cambios en la composición del Grupo (Pág. 123)

4.2. Resultados de las operaciones (Pág. 124)

4.2.1. Ingresos de las operaciones (Pág. 126)

4.2.2. Gastos de las operaciones (Pág. 128)

4.2.3. Otros resultados de las operaciones (Pág. 132)

4.3. Otros resultados (Pág. 133)

4.3.1. Resultados financieros (Pág. 133)

4.3.2. Resultados del ejercicio (Pág. 133)

4.4. Inversiones (Pág. 134)

4.5. Estado de situación financiera (Pág. 135)

4.6. Estado de flujo de efectivo (Pág. 136)

4.7. Gestión de riesgos no operativos (Pág. 136)

4.7.1. Riesgo de tipo de cambio (Pág. 137)

4.7.2. Riesgo de tipo de interés (Pág. 137)

4.7.3. Riesgo de precio de combustible (Pág. 138)

4.8. Evolución de la acción de Iberia (Pág. 138)

4.9. Perspectivas (Pág. 139)

4.9.1. Evolución previsible (Pág. 139)

4.9.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres (Pág. 141)

5. Evolución de las Compañías Participadas (Pág. 143)

5.1. Compañías consolidadas por integración global (Pág. 143)

5.2. Compañías consolidadas por puesta en equivalencia (Pág. 144)

6. Informe Anual de Gobierno Corporativo (Pág. 147)

A. Estructura de la propiedad de la Sociedad (Pág. 148)

B. Estructura de la Administración de la Sociedad (Pág. 156)

C. Operaciones vinculadas (Pág. 185)

D. Sistemas de control de riesgos (Pág. 187)

E. Funcionamiento de la Junta General (Pág. 195)

F. Grado de seguimiento de las recomendaciones de Gobierno Corporativo (Pág. 204)

G. Otras informaciones de interés (Pág. 220)

Anexo: Informe de Actividades de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E. (Pág. 222)



Informe de Auditoría (Pág. 229)

Cuentas Anuales (Pág. 231)

Balances de situación al 31 de diciembre de 2009 y 2008 (Pág. 232)

Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 233)

Estados de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios 2009 y 2008: (Pág. 234)

A. Estados de ingresos y gastos reconocidos (Pág. 234)

B. Estados totales de cambios en el patrimonio neto (Pág. 235)

Estados de flujos de efectivo de los ejercicios 2009 y 2008 (Pág. 236)

Memoria del ejercicio 2009: (Pág. 237)

- 1.** Actividad de la Sociedad (Pág. 237)
- 2.** Bases de presentación de las Cuentas Anuales (Pág. 237)
- 3.** Aplicación de resultados (Pág. 238)
- 4.** Normas de registro y valoración (Pág. 239)
- 5.** Inmovilizado material (Pág. 249)
- 6.** Inversiones financieras (Pág. 257)
- 7.** Inversiones en empresas del Grupo y asociadas (Pág. 262)
- 8.** Instrumentos financieros derivados (Pág. 265)
- 9.** Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Pág. 271)
- 10.** Patrimonio neto y fondos propios (Pág. 271)
- 11.** Provisiones a largo plazo (Pág. 272)
- 12.** Deudas a largo y corto plazo (Pág. 274)
- 13.** Situación fiscal (Pág. 275)
- 14.** Moneda diferente al euro (Pág. 281)
- 15.** Ingresos y gastos (Pág. 281)
- 16.** Operaciones con partes vinculadas (Pág. 286)
- 17.** Retribuciones y otras prestaciones a los Administradores y a la Alta Dirección (Pág. 287)
- 18.** Detalle de participaciones en sociedades con actividades similares y realización por cuenta propia o ajena de actividades similares por parte de Administradores (Pág. 289)
- 19.** Información sobre Medio Ambiente (Pág. 289)

Informe de Gestión (Pág. 291)

Principales Parámetros (Pág. 292)

1. Hechos Relevantes (Pág. 293)

2. Evolución Económica y Operativa (Pág. 308)

2.1. Actividad (Pág. 308)

2.1.1. Transporte (Pág. 308)

2.1.2. Handling (Pág. 311)

2.1.3. Mantenimiento (Pág. 312)

2.2. Recursos (Pág. 313)

2.2.1. Flota (Pág. 313)

2.2.2. Personal (Pág. 315)

2.3. Resultados de la Sociedad (Pág. 317)

2.3.1. Resultado de explotación (Pág. 317)

2.3.2. Otros resultados (Pág. 324)

2.4. Balance de situación (Pág. 325)

2.5. Perspectivas (Pág. 326)

2.5.1. Evolución previsible (Pág. 326)

2.5.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres (Pág. 327)

3. Gestión de Riesgos no Operativos (Pág. 329)

3.1. Riesgo de tipo de cambio (Pág. 329)

3.2. Riesgo de tipo de interés (Pág. 329)

3.3. Riesgo de precio de combustible (Pág. 330)

4. Responsabilidad Medioambiental (Pág. 331)

5. Informe Anual de Gobierno Corporativo (Pág. 332)



**Carta del
Presidente**

CARTA DEL PRESIDENTE



*"Un año difícil, pero estratégico
para el futuro de Iberia"*

El ejercicio 2009, cuyas cifras y hechos más relevantes están recogidos con todo detalle en el Informe anual que tienen en sus manos, ha sido sin duda el peor al que se ha enfrentado la industria aérea y, consecuentemente, ha tenido su reflejo también en los resultados de Iberia. Sin embargo, espero que lo que se recuerde de este año en la historia de nuestra compañía tenga más que ver con las decisiones estratégicas que se han tomado que con los resultados obtenidos que, esperamos, sean una excepción en una trayectoria ejemplar.

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en 2009 se alcanzó una de las mayores cifras de pérdidas en la historia del sector, con unas estimaciones provisionales que en diciembre situó en 11.000 millones de dólares de resultados negativos en las cuentas de las aerolíneas. Además, más de 30 compañías aéreas desaparecieron o fueron compradas o absorbidas. Solo en Europa, se estima que la industria aérea perdió 100.000 puestos de trabajo y 100 millones de pasajeros.

Iberia también experimentó los efectos negativos de este 2009. En primer lugar, la compañía sufrió una fuerte caída del tráfico, tanto de pasajeros como de carga. Especial mención merece el descenso experimentado por nuestros pasajeros de Clase Business como consecuencia de la crisis y de los recortes acometidos por todas las empresas. Sin embargo, en el último semestre del año la evolución de nuestra Business Plus tuvo un mejor comportamiento en las rutas de largo radio, con una reducción del seis por ciento, frente a una caída del 20 por ciento durante el primer semestre.

El transporte de carga también resultó profundamente afectado por la fuerte contracción del comercio mundial.

Iberia notó una caída de la demanda del 11,6 por ciento, un dato que refleja claramente la magnitud de la recesión. Bien es cierto, que en el último trimestre la situación se recuperó ligeramente con un aumento de la demanda en un 10,5 por ciento sobre el mismo periodo del año anterior.

Esta caída de la demanda, junto con la rebaja de las tarifas por la situación del mercado y la fuerte competencia, tuvo un gran impacto en los ingresos de la compañía, que se redujeron en un 19 por ciento, convirtiéndose en el factor que más influyó en los resultados obtenidos al finalizar el ejercicio.

A la vista de la evolución de los ingresos, y del complicado entorno económico, la compañía llevó a cabo un gran esfuerzo de reducción de costes operativos, un 12 por ciento en el conjunto del año, pero evidentemente no fue suficiente para compensar la reducción de ingresos. Esta diferencia entre caída de ingresos y reducción de gastos (19 por ciento en el primer caso, 12 en el segundo), explica en buena parte nuestros resultados finales, con las pérdidas netas de 273 millones de euros, frente a beneficios de 32 millones en 2008, cuando ya se empezaban a acusar efectos de la crisis.

Como contrapeso a estos resultados, la actividad de Mantenimiento ha logrado aumentar sus ingresos de terceros en más de un cuatro por ciento y cerrar el ejercicio con beneficios. Iberia Mantenimiento ha conseguido ser un referente mundial en esta industria, no solo por su peso específico en cuota de mercado -está entre las primeras 10 empresas líderes del mundo- sino por el nivel de solvencia técnica y eficacia de los talleres de mantenimiento de Iberia.



La división de Aeropuertos también ha tenido una actuación que merece la pena destacar. En un entorno sumamente complejo, con una caída de la actividad global de asistencia aeroportuaria en España del 11 por ciento y cuando la mayoría de las compañías que son sus clientes han reducido vuelos, esta división ha logrado terminar el año casi en break even, cuando en el ejercicio anterior se perdieron cerca de 20 millones de euros. Además, ha captado 22 nuevos clientes, que se incluyen en la actividad de su cartera de servicios, y ganado casi un punto de cuota de mercado en nuestro país, probablemente el que ha ido más lejos en la liberalización de este sector en Europa.

Otro de los aspectos positivos a reseñar del pasado ejercicio ha sido la utilización de los aviones, que se ha situado en 10,3 horas diarias (horas bloque de aviación), un 3,7 por ciento más que en 2008. Esto ha sido posible gracias a que se redujo la flota en 10 aparatos, así como mediante la cancelación de alquileres de aviones, aplazando entregas de los mismos e incluso aparcando temporalmente alguna unidad.

También se ha gestionado con eficacia el ajuste de la oferta a la demanda, lo que nos ha permitido mantener el nivel de ocupación en volúmenes similares a los del ejercicio precedente. La oferta la redujimos en un 6 por ciento, al tiempo que la demanda cayó en un 6,2 por ciento, con lo que el coeficiente de ocupación solo disminuyó dos décimas, situándose en un 79,8 por ciento, uno de los más altos de las compañías europeas de red.

Pese a esa reducción de capacidad, la compañía ha logrado mantener su cuota de mercado en las rutas más estratégicas, como son las que unen Europa con América Latina y Madrid con el resto de Europa. En las primeras, Iberia sigue manteniendo una posición de firme liderazgo y obtuvo en 2009 una cuota del 20,1 por ciento, apenas tres décimas menos que el año anterior; y un 23,6 por ciento en Business, la misma cifra que en 2008. Entre Madrid y Europa, la cuota de mercado fue del 41,6 por ciento, una décima más que el año precedente.

Para finalizar con los aspectos económicos, no quiero dejar de mencionar la salud financiera de la empresa.

Pese al normal deterioro que se produce en un año tan crítico, Iberia cuenta con una gran fortaleza, entre las mayores del sector, con una caja de 1.919 millones de euros y una deuda en balance negativa de 1.417 millones de euros a 31 de diciembre de 2009.

Tres grandes proyectos de futuro

Al principio de esta carta, mencionaba que 2009 probablemente se recordaría en Iberia por las decisiones estratégicas que se adoptaron, y es que, a lo largo de este ejercicio, se ha dado un enorme impulso a tres grandes proyectos que van a determinar el futuro de esta compañía. Se trata del Plan 2012, de la proyectada fusión con British Airways y de la explotación conjunta de las rutas del Atlántico Norte junto con British Airways y American Airlines.

Estos tres grandes proyectos están encaminados a crecer en la operación de largo radio, reorganizar la operación de corto y medio de manera que la alimentación de la red se lleve a cabo bajo parámetros de sostenibilidad y competitividad, y a afrontar la progresiva consolidación de la industria desde un papel activo que garantice la presencia de Iberia entre las compañías aéreas líderes del mundo.

En el corto y medio radio, somos conscientes de que no podemos permanecer impasibles ante una evolución de mercado donde los nuevos competidores intentan relegar de sus mercados tradicionales a las grandes compañías de red como la nuestra. De ahí, que pretendamos transformar de forma paulatina nuestra operación de corto y medio radio en un producto que sea capaz de competir y sea el adecuado a las nuevas demandas del mercado.

En el largo radio, Iberia tiene una posición de claro liderazgo en las rutas entre Europa y América Latina. Hemos acometido una gran inversión en nuestro producto, con un gran esfuerzo comercial y con un foco obsesivo en el servicio al cliente que, sin duda, nos va a permitir aprovechar los crecimientos del mercado y obtener una cuota cada vez más grande del mismo.

También está en marcha el acuerdo de explotación conjunta de las rutas del Atlántico Norte entre Iberia, American Airlines y British Airways. Este es un gran proyecto que supone la explotación conjunta de todas las rutas que unen Europa con Estados Unidos, Canadá y México. Para Iberia y para nuestros clientes supone, asimismo, la oportunidad de competir en igualdad de condiciones con el resto de alianzas y abarcar un mercado de extraordinarias posibilidades con nuevos destinos para incorporar a la red.

“Iberia tiene una gran fortaleza financiera, entre las mayores del sector”

Con respecto a la fusión con British Airways, en noviembre de 2009 se firmó el *Memorandum of Understanding* (MOU) y en abril de 2010 el *Merger Agreement*. De acuerdo con lo firmado, una nueva empresa española, International Consolidated Airlines Group, será la propietaria de las dos compañías aéreas operadoras, Iberia y British Airways, que mantendrán sus marcas, sus operaciones, sus cuentas de resultados, sus gestores y consejos de administración propios. La sociedad propietaria que, entre otras funciones, definirá estrategias y vigilará que las sinergias previstas se consigan, tendrá la sede social y fiscal en España, y

la operativa y financiera en el Reino Unido y tanto el Consejo de Administración como el Comité de Dirección serán paritarios. Si todo transcurre como está previsto, la fusión será una realidad a finales del año en curso.

En 2009, pese a la situación de crisis, Iberia siguió destacando por su política de responsabilidad corporativa, y fue de las pocas aerolíneas mundiales que entró a formar parte, por cuarto año consecutivo, en el selectivo índice *Dow Jones Sustainability World Index*. Como novedad, por primera vez este año, la compañía ha logrado la máxima puntuación del sector en la dimensión ambiental, lo que es una prueba del interés por compatibilizar el negocio con una actuación responsable para con el entorno. Otro índice de prestigio en el que Iberia también fue confirmada es el *FTSE4Good Ibex* que premia las buenas prácticas sociales, la ética en los negocios y el buen desempeño en relación con el medioambiente.

Una reflexión final. 2009 ha sido un ejercicio difícil, pero al mismo tiempo un año esperanzador porque hemos puesto cimientos de proyectos importantes para el futuro. Iberia tiene unas metas de éxito definidas y trabajamos para alcanzarlas. Esperamos que ustedes nos acompañen en este viaje cuyo fin último siempre será ofrecer lo mejor de nosotros mismos a nuestros clientes, trabajadores y accionistas.



Antonio Vázquez Romero
Presidente de Iberia



**Cuentas Anuales
e Informes
de Gestión**



GRUPO IBERIA



Deloitte S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

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 estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 y la cuenta de resultados, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria consolidados 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 normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del estado de situación financiera, de la cuenta de resultados, del estado de resultado global, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria consolidados, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009. Con fecha 27 de febrero de 2009 emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio neto consolidado y de la situación financiera consolidada de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2009 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2009 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 consolidadas del ejercicio 2009. 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 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y de las sociedades dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692

José Manuel Rodríguez
25 de febrero de 2010

Deloitte S.L. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 13.650, sección 8ª, folio 188, hoja M-54414, inscripción 96ª, C.I.F.: B-79104469.
Domicilio social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1, Torre Picasso, 28020, Madrid.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu







**Cuentas Anuales
Consolidadas**

GRUPO IBERIA

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008

Millones de euros

ACTIVO	Notas	31-12-09	31-12-08	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Notas	31-12-09	31-12-08
ACTIVO NO CORRIENTE:				PATRIMONIO NETO:			
Activos intangibles	5.1	50	52	Capital suscrito		743	743
Inmovilizaciones materiales	6	1.046	1.118	Prima de emisión		120	120
Flota aérea		717	779	Reservas		1.094	1.089
Otro inmovilizado material		329	339	Acciones propias		(64)	(64)
Participaciones en entidades asociadas	5.5	134	17	Resultados atribuibles a la Sociedad Dominante		(273)	32
Inversiones financieras a largo plazo	7.1	497	672	Resultado consolidado del ejercicio		(273)	32
Instrumentos de patrimonio		269	247	Resultado atribuido a intereses minoritarios		-	-
Créditos a terceros		77	123	Ajustes en patrimonio por valoración		(72)	(357)
Derivados		4	70	Patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad Dominante		1.548	1.563
Otros activos financieros		147	232	Intereses minoritarios		3	1
Activos por impuesto diferido	13	635	591	Total patrimonio neto	9	1.551	1.564
Total activo no corriente		2.362	2.450	PASIVO NO CORRIENTE:			
ACTIVO CORRIENTE:				Provisiones a largo plazo	10	1.209	1.283
Activos no corrientes mantenidos para la venta	6.7	9	11	Deudas a largo plazo	11	301	403
Existencias		215	224	Pasivos por impuesto diferido	13	7	1
Repuestos de flota		170	176	Periodificaciones a largo plazo	5.11	215	78
Otras existencias		45	48	Total pasivo no corriente		1.732	1.765
Deudores	8	478	586	PASIVO CORRIENTE:			
Inversiones financieras a corto plazo	7.2	1.088	1.751	Deudas a corto plazo	11	295	640
Créditos a terceros		31	34	Anticipos de clientes	5.11	389	394
Derivados		55	79	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		1.075	1.254
Otros activos financieros		1.002	1.638	Proveedores y acreedores varios		807	970
Periodificaciones a corto plazo		8	12	Remuneraciones pendientes de pago		149	159
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	5.6	886	600	Deudas con las Administraciones Públicas	13	119	125
Tesorería		47	74	Periodificaciones a corto plazo		4	17
Otros activos líquidos equivalentes		839	526	Total pasivo corriente		1.763	2.305
Total activo corriente		2.684	3.184	TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		5.046	5.634
TOTAL ACTIVO		5.046	5.634				

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009.



CUENTAS DE RESULTADOS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

Millones de euros

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
OPERACIONES CONTINUADAS:			
Importe neto de la cifra de negocios	14.1	4.231	5.223
Otros ingresos de explotación	14.2	227	292
Recurrentes		178	227
No recurrentes		49	65
Aprovisionamientos	15.1	(1.410)	(1.864)
Gastos de personal	15.2	(1.348)	(1.321)
Recurrentes		(1.297)	(1.320)
No recurrentes		(51)	(1)
Dotación a la amortización	5.1 Y 6	(176)	(193)
Otros gastos de explotación	15.3	(1.996)	(2.157)
Recurrentes		(1.990)	(2.152)
No recurrentes		(6)	(5)
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		(3)	25
RESULTADO DE LAS OPERACIONES		(475)	5
Ingresos financieros	14.3	64	137
Gastos financieros	15.4	(40)	(52)
Diferencias de cambio		(17)	(2)
Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas	16	8	(18)
Otros ingresos y gastos financieros		25	(34)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(435)	36
Impuesto sobre sociedades	13	162	(4)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(273)	32
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad Dominante		(273)	32
Intereses minoritarios		-	-
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (en euros)	9.7	(0,295)	0,034

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009.



ESTADOS DEL RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

Millones de euros

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
RESULTADO DE LA CUENTA DE RESULTADOS (I)		(273)	32
OTRO RESULTADO GLOBAL:			
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por valoración de instrumentos financieros:		25	(114)
Activos financieros disponibles para la venta	7.1.1	25	(114)
Por cobertura de flujos de efectivo	12	-	(335)
Efecto impositivo	13.4	(7)	135
OTRO RESULTADO GLOBAL IMPUTADO DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO (II)		18	(314)
Transferencias a la cuenta de resultados			
Por coberturas de flujos de efectivo	12	382	66
Efecto impositivo	13.4	(115)	(20)
TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE RESULTADOS (III)		267	46
RESULTADO GLOBAL TOTAL (I+II+III)		12	(236)
Atribuible a:			
Accionistas de la Sociedad Dominante		12	(236)
Intereses minoritarios		-	-

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de resultado global consolidado del ejercicio 2009.



ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

Millones de euros

	Capital social	Prima de emisión	Reserva legal	Reservas voluntarias	Reservas en Sociedades consolidadas por		Acciones propias	Ajustes en patrimonio por valoración	Resultado consolidado del ejercicio	Total	Intereses minoritarios	Total patrimonio
					Integración global	Puesta en equivalencia						
Saldos al 31 de diciembre de 2007	743	120	148	777	(12)	10	(19)	(89)	327	2.005	1	2.006
Resultado global consolidado del ejercicio 2008	-	-	-	-	-	-	-	(268)	32	(236)	-	(236)
Aplicación del resultado del ejercicio 2007:												
A reservas	-	-	1	192	7	(31)	-	-	(169)	-	-	-
A dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	(158)	(158)	-	(158)
Variación en acciones propias	-	-	-	-	-	-	(45)	-	-	(45)	-	(45)
Otros movimientos	-	-	-	(3)	-	-	-	-	-	(3)	-	(3)
Saldos al 31 de diciembre de 2008	743	120	149	966	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1.563	1	1.564
Ajustes por primera aplicación de la CINIIF 13 (Nota 3)	-	-	-	(25)	-	-	-	-	-	(25)	-	(25)
Saldos ajustados al 1 de enero de 2009	743	120	149	941	(5)	(21)	(64)	(357)	32	1.538	1	1.539
Resultado global consolidado del ejercicio 2009	-	-	-	-	-	-	-	285	(273)	12	-	12
Aplicación del resultado del ejercicio 2008:												
A reservas	-	-	-	44	6	(18)	-	-	(32)	-	-	-
Otros movimientos	-	-	-	(50)	-	48	-	-	-	(2)	2	-
Saldos al 31 de diciembre de 2009	743	120	149	935	1	9	(64)	(72)	(273)	1.548	3	1.551

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2009.



ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008 (NOTA 22)

Millones de euros

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	(280)	38
Beneficio del ejercicio antes de impuestos	(435)	36
Ajustes al resultado	151	113
Amortización del inmovilizado	176	193
Correcciones valorativas por deterioro	(3)	6
Variación de provisiones	72	52
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	4	(25)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(21)	-
Ingresos financieros	(63)	(137)
Gastos financieros	39	52
Diferencias de cambio	17	-
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(4)	5
Otros ingresos y gastos	(66)	(33)
Cambios en el capital corriente	75	(56)
Existencias	17	(26)
Deudores y otras cuentas a cobrar	104	126
Otros activos corrientes	4	(26)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(69)	(153)
Otros pasivos corrientes	(10)	11
Otros activos y pasivos no corrientes	29	12
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(71)	(55)
Pagos de intereses	(16)	(26)
Cobros de dividendos	2	1
Cobros de intereses	104	137
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	14	(31)
Otros cobros (pagos)	(175)	(136)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(175)	(390)
Pagos por inversiones	(277)	(633)
Empresas del Grupo y Asociadas	(59)	(57)
Activos intangibles	(17)	(20)
Inmovilizaciones materiales	(110)	(127)
Otros activos financieros	(55)	(429)
Otros activos	(36)	-
Cobros por desinversiones	102	243
Activos intangibles	-	-
Inmovilizaciones materiales	37	106
Otros activos financieros	61	47
Otros activos	4	90
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	39	(301)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	(45)
Emisión de instrumentos de patrimonio	-	-
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio	-	(46)
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio	-	1
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	39	(98)
Emisión de deudas con entidades de crédito	125	56
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(86)	(154)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-	(158)
Dividendos	-	(158)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	(6)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(422)	(653)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	2.182	2.835
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.760	2.182

Las Notas 1 a 22 descritas en la Memoria consolidada adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio



GRUPO IBERIA

MEMORIA CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2009

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD DOMINANTE Y DEL GRUPO

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., en adelante “la Sociedad Dominante” es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y que desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, la asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y el mantenimiento de aeronaves.



Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

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

Adicionalmente a las actividades realizadas directamente por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y con el fin de complementar éstas o desarrollar negocios conexos al transporte, la Sociedad Dominante ha ido constituyendo o participando en diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia, en adelante “el Grupo”, y en el que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. actúa como cabecera.

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 sus acciones cotizan en los cuatro mercados bursátiles españoles.

2. SOCIEDADES DEL GRUPO

2.1 Sociedades dependientes

La información básica relacionada con las sociedades que conforman el Grupo Iberia y que consolidan por el método de integración global así como los datos acerca de su situación patrimonial al 31 de diciembre de 2009 es la siguiente:

Millones de euros

Denominación Social Domicilio Social Objeto Social	% Participación (directa e indirecta)		Información de la participada al 31-12-09				Valor en libros de la inversión
	2009	2008	Capital	Resultados del ejercicio	Resto de patrimonio	Patrimonio neto	
SOCIEDADES DEL GRUPO:							
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6, Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	-	-	5	5	1
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	100,00	6	-	-	6	6
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Servicios de mantenimiento aéreos	100,00	100,00	1	-	-	1	1
VIVA Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A. Camino de la Escollera, 5; Palma de Mallorca Mantenimiento de Aeronaves	100,00	100,00	1	-	4	5	1
Campos Velázquez, S.A. Velázquez, 34; Madrid Adquisición y tenencia de fincas urbanas	100,00	100,00	1	-	-	1	1
Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p 5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	75,00	-	-	1	1	-
Consultores Hansa, S.A. Velázquez, 130; Madrid Consultoría de mercados	100,00	100,00	-	-	-	-	-
Iberia Desarrollo Barcelona, S.L.R Bergara, 3; Barcelona Promoción y desarrollo de infraestructuras aeroportuarias	75,00	75,00	6	-	(1)	5	4
Iberia Mexico, S.A. Ejército Nacional 439; México Realización de servicios de ingeniería aeronáutica	100,00	100,00	-	1	-	1	-
Binter Finance B.V. Strawinskian 3105 100 BL; Ámsterdam Financiación y Tesorería	100,00	100,00	-	-	1	1	-
IB OPCO Holdings, S.L Velázquez, 130; Madrid Gestora Patrimonial y servicios de asesoramiento	100,00	-	-	-	-	-	-
Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora Velázquez, 130; Madrid Transporte de pasajeros y otros servicios relacionados	100,00	-	-	-	-	-	-

En las Notas 9.4 y 16 de esta memoria consolidada se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y resultados del Grupo. Los activos aportados por estas sociedades no son significativos en relación con los activos totales del Grupo.



2.2 Sociedades asociadas y multigrupo

La información general relacionada con las principales sociedades asociadas y multigrupo, así como los datos básicos de su situación patrimonial a 31 de diciembre de 2009, es la siguiente:

Millones de euros

Denominación Social Domicilio social Objeto Social	% Participación (directa e indirecta)		Información de la participada al 31-12-09						Valor en libros de la inversión
	2009	2008	Capital	Resultados del ejercicio	Resto de patrimonio	Patrimonio neto	Total activos	Total ingresos	
SOCIEDADES ASOCIADAS:									
Vueling Airlines, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	45,85	-	30	28	89	147	424	605	109
Multiservicios Aeroportuarios, S.A. Bravo Murillo, 52; Madrid Realización servicios auxiliares en ámbito Aeroportuario	49,00	49,00	-	1	5	6	25	68	-
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A. (ELCA) Aeropuerto Jose Martí; Ciudad de La Habana Explotación de una terminal de carga	50,00	50,00	-	-	1	-	1	-	-
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A. Aeropuerto Jose Martí; Ciudad de La Habana Mantenimiento de Aeronaves	50,00	50,00	-	1	-	1	2	2	-
Handling Guinea Ecuatorial, S.A. (HANGESA) (a) Malabo (Guinea Ecuatorial) Handling	51,00	51,00	-	1	-	1	2	2	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (IBERIA CARDS) Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50	43,50	6	1	13	20	35	43	4
Grupo Air Miles Avda. de Bruselas, 20; Alcobendas. Madrid Fidelización multisectorial	33,33 (b)	25,00 (b)	-	(1)	3	2	98	54	1
Serpista, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	39,00	1	1	4	6	11	13	-
International Supply Management, S.L. Pozuelo de Alarcón. Madrid Comercialización de productos químicos	49,00	49,00	1	-	(1)	-	8	11	1
Iber-América Aerospace, LLC (a) Miami, Florida (Estados Unidos) Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	65,33	65,33	1	-	-	1	4	3	1
Noamar Air Handling Amsterdam Tenencia y financiación de Sociedades	40,00	40,00	-	-	-	-	-	-	-
Aerohandling Ltd Tenencia y financiación de Sociedades Handling	40,00	40,00	-	-	-	-	3	3	-
SOCIEDADES MULTIGRUPO:									
Madrid Aerospace Services, S.L. Pol. Ind. Las Monjas C/Verano, 9 Mantenimiento de trenes de aterrizaje	50,00	50,00	3	(1)	(1)	1	5	3	-

(a) Debido a las limitaciones para el ejercicio del control efectivo sobre esta filial, se clasifica como asociada.

(b) Para determinar el porcentaje de participación en esta sociedad se tiene en consideración la autocartera que ésta mantiene.

En las Notas 9.5 y 16 de esta memoria se presentan las aportaciones de estas sociedades a las reservas y a los resultados del Grupo.



2.3 Variaciones en el perímetro de consolidación

En el ejercicio 2009 han entrado a formar parte del perímetro de consolidación IB OPCO Holdings, S.L e Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora, constituidas durante el ejercicio y en las que la Sociedad Dominante tiene una participación del 100%.

En 2009, la Sociedad Dominante incrementó su participación en Clickair, S.A. hasta alcanzar el 91,70% del capital social de la misma mediante nuevas aportaciones al capital social de Clickair, S.A., por la adquisición de la participación de tres de los restantes cuatro accionistas de Clickair, S.A. y la conversión de las acciones privilegiadas de Clickair, S.A. en poder de la Sociedad Dominante (véase Nota 7.1.2). En julio de 2009 la Sociedad Dominante aportó la totalidad de las acciones en dicha sociedad en la ampliación de capital llevada a cabo por Vueling Airlines, S.A., tomando así una participación del 45,85% en el capital social de dicha sociedad. Como consecuencia de esta operación, el Grupo ha obtenido un beneficio de 21 millones de euros registrado en el epígrafe "Otros ingresos y gastos financieros" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta.

Asimismo, en 2009 se ha aumentado la participación de la Sociedad Dominante en el Grupo Air Miles por la compra de 90 nuevas acciones de dicha sociedad por 1 millón de euros, aproximadamente, alcanzando así una participación del 33,33%.

3. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS Y PRINCIPIOS DE CONSOLIDACIÓN

3.1 Bases de presentación de las cuentas anuales consolidadas

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009, se han obtenido a partir de los registros contables y de las cuentas anuales de la Sociedad Dominante y las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación.

Dichas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea conforme a lo dispuesto por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2009 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados que se han producido en el Grupo durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo y las cuentas anuales individuales de las sociedades que lo componen, del ejercicio 2009, formuladas por sus Administradores correspondientes, se encuentran pendientes de aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de la Sociedad Dominante estiman que dichas cuentas anuales serán aprobadas sin cambios significativos. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2008 fueron aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas el 3 de junio de 2009.

3.2 Principales decisiones relativas a las NIIF

En relación con la presentación de los estados financieros y resto de información contenida en la memoria consolidada, el Grupo tomó las siguientes decisiones:

- A. El euro se considera la moneda funcional del Grupo; las cuentas anuales consolidadas se expresan por tanto en euros.
- B. El estado de situación financiera consolidado se presenta distinguiendo entre partidas corrientes y no corrientes. La cuenta de resultados se presenta por naturaleza.
- C. El Grupo ha optado por presentar el estado de flujos de efectivo siguiendo el método indirecto.



En relación a la adopción de nuevas normas e interpretaciones emitidas, se han adoptado las siguientes decisiones:

3.2.1 Normas e interpretaciones efectivas en el presente período:

Durante ejercicio de 2009 han entrado en vigor las siguientes normas, modificaciones de normas e interpretaciones, que, en caso de resultar de aplicación, han sido utilizadas por el Grupo en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas:

1. CINIIF 13 "Programas de fidelización de clientes". Esta interpretación analiza el tratamiento contable de bienes, servicios gratuitos o descuentos, relacionados con programas de fidelización de clientes, que las sociedades suelen adjudicar a sus clientes en forma de puntos, u otros créditos, cuando venden un bien o prestan un servicio.

De acuerdo con esta interpretación, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha modificado el criterio de clasificación y valoración de los puntos del programa "Iberia Plus". Hasta el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 el valor asignado a los puntos se registraba como un gasto en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de resultados consolidada, y la provisión por el valor estimado de los puntos pendientes de utilizar al cierre de cada ejercicio se incluía en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar - Proveedores y acreedores varios" del estado de situación financiera consolidado. Al 31 de diciembre de 2008 la provisión por este concepto ascendía a 115 millones de euros. A partir del ejercicio 2009, el valor asignado a los puntos se registra como un componente identificable de sus ventas de billetes aéreos de acuerdo con su valor razonable y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido en el epígrafe "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del estado de situación financiera consolidado.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha aplicado esta interpretación contenida en la CINIIF 13 de forma prospectiva a partir del 1 de enero de 2009, por no ser posible evaluar todos los efectos de aplicarla retroactivamente. El impacto a dicha fecha ha supuesto un cargo al epígrafe "Reservas atribuibles a la Sociedad Dominante" del estado de situación financiera consolidado por importe de 36 millones de euros, aproximadamente. El impacto fiscal correspondiente se ha registrado con un abono a este mismo epígrafe, por importe de 11 millones de euros, aproximadamente.

2. NIIF 7 Modificación - Desgloses adicionales: La modificación fundamental de NIIF7 es la ampliación de determinados desgloses relacionados con el valor razonable y con el riesgo de liquidez, siendo en el caso de los primeros el más relevante la obligación de desglosar los instrumentos financieros valorados a valor razonable conforme a la jerarquía de cálculo del mismo. En este sentido en la Nota 12 se presenta todos los desgloses adicionales requeridos.
3. Revisión de la NIC 1 - Presentación de estados financieros: Los cambios fundamentales de esta norma tienen como objetivo mejorar la presentación de la información de modo que los usuarios de las cuentas anuales consolidadas puedan analizar los cambios en el patrimonio como consecuencia de transacciones con los propietarios cuando actúan como tales (como dividendos y recompra de acciones) o de forma separada a los cambios por transacciones con no propietarios (transacciones con terceras partes o ingresos o gastos imputados directamente al patrimonio neto). El Grupo ha mantenido esta última opción, como ya hacían en ejercicios anteriores, por lo que la aplicación de esta revisión ha supuesto la ampliación determinada información en los estados financieros, y la modificación en la denominación de éstos, de acuerdo con la mencionada revisión.

4. Asimismo desde el 1 de enero de 2009 se están aplicando las normas, modificaciones o interpretaciones nuevas siguientes: NIIF 8 Segmentos operativos, revisión de la NIC 23 Costes por intereses, modificación de la NIIF 2 Pagos basados en acciones, modificación de NIC 32 y NIC1 Instrumentos financieros con opción de venta a su valor razonable y obligaciones que surgen en la liquidación, NIC39 e IFRIC9 Modificación - Reevaluación de derivados implícitos en reclasificaciones, CINIIF 14 NIC 19 El límite en un activo de beneficio definido, requerimientos mínimos de aportación y su interacción y CINIIF 16 Cobertura de una inversión neta en un negocio en el extranjero. El contenido de estas normas e interpretaciones se recogía en la Nota 3 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 y finalmente su entrada en vigor no ha supuesto un impacto significativo para el Grupo.

3.2.2 Normas e interpretaciones emitidas no vigentes:

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, las siguientes son las normas e interpretaciones más significativas que habían sido publicadas por el IASB pero no habían entrado aún en vigor, bien porque su fecha de efectividad es posterior a la fecha de las cuentas anuales consolidadas, o bien porque no han sido aún adoptadas por la Unión Europea:

Norma	Concepto	Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de
Aprobadas para uso en UE:		
Revisión de NIIF 3	Combinaciones de negocios	1 de julio de 2009
Modificación de NIC 27	Cambios en las participaciones	1 de febrero de 2010
Modificación NIC 39	Elementos designables como partida cubierta	1 de febrero de 2010
Modificación NIC 32	Clasificación derechos sobre acciones	1 de febrero de 2010
CINIIF 12 (1)	Acuerdos de concesión de servicios	1 de abril de 2009
CINIIF 15 (1)	Acuerdos para la construcción de inmuebles	1 de enero de 2010
CINIIF 17 (1)	Distribución de activos no monetarios a accionistas	1 de noviembre de 2009
CINIIF 18 (1)	Activos recibidos de clientes	1 de noviembre de 2009
No aprobadas para su uso en UE (2):		
NIIF 9	Instrumentos financieros: Clasificación y valoración	1 de enero de 2013
Proyecto de mejoras 2009	Mejoras no urgentes a los IFRS	Varios (principalmente 1 de enero de 2010)
Modificación NIIF 2	Pagos basados en acciones dentro del Grupo	1 de enero de 2010
Revisión NIC 24	Desglose de partes relacionadas	1 de enero de 2011
Modificación CINIIF 14	Anticipos de pagos mínimos obligatorios	1 de enero de 2011
CINIIF 19	Cancelación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio	1 de julio de 2010

(1) Fecha de aplicación obligatoria de acuerdo con su aprobación en el Boletín Oficial de la Unión Europea, que difiere de la fecha original del IASB.

(2) Normas e interpretaciones no adoptadas por la Unión Europea a la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas.

Los Administradores de la Sociedad Dominante han evaluado los potenciales impactos de la aplicación futura de estas normas y consideran que su entrada en vigor no tendrá un efecto significativo en las cuentas anuales consolidadas.



3.3 Responsabilidad de la información y estimaciones realizadas

La información contenida en estas cuentas anuales consolidadas es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad Dominante.

En las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2009 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad Dominante para cuantificar o valorar y registrar, en su caso, algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos o compromisos. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal.
- La vida útil de los activos materiales e intangibles.
- Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
- El importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados.
- El cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización "Iberia Plus" pendientes de utilizar.
- La evaluación de las provisiones y contingencias.
- El valor razonable de determinados instrumentos financieros.
- La evaluación de las condiciones de los contratos de arrendamiento.

Estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2009 sobre los hechos analizados. En cualquier caso, es posible que acontecimientos que pueden tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría en su caso, de forma prospectiva.

Pérdidas del ejercicio

El resultado consolidado del ejercicio 2009 muestra unas pérdidas de 273 millones de euros. Estas pérdidas son consecuencia, básicamente, de la caída de la demanda y la reducción del ingreso medio.

El presupuesto del Grupo para el ejercicio 2010 prevé alcanzar beneficios, y las proyecciones elaboradas por la Dirección de la Sociedad Dominante para los siguientes 5 años, consideran la obtención de resultados positivos crecientes. Asimismo, la materialización del proceso en curso de fusión con British Airways Plc que se describe en la Nota 7.1.1 mejoraría esa expectativa de beneficios por la consecución de las sinergias consideradas como resultado de dicha fusión.

En consecuencia, los Administradores de la Sociedad Dominante no consideran necesario el registro de provisiones por deterioro de los activos del Grupo, adicionales a las registradas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 y que se desglosan en las Notas correspondientes de esta memoria consolidada.

3.4 Principios de consolidación

3.4.1 Empresas dependientes

Se consideran "Sociedades dependientes" aquéllas sobre las que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene capacidad para ejercer control efectivo; capacidad que se manifiesta, en general aunque no únicamente, por la propiedad, directa o indirecta, de al menos el 50% o más de los derechos políticos de las entidades participadas o aun siendo inferior o nulo este porcentaje, si por ejemplo existen acuerdos con otros accionistas de las mismas que otorgan a la Sociedad Dominante el control. Se entiende por control el poder de dirigir las políticas financieras y operativas de la entidad, con el fin de obtener beneficios de sus actividades.

Los estados financieros de las Sociedades dependientes se consolidan con los de la Sociedad Dominante por aplicación del método de integración global. Consecuentemente, todos los saldos y efectos de las transacciones efectuadas entre las sociedades consolidadas que son significativos han sido eliminados en el proceso de consolidación.

La participación de terceros en el patrimonio y resultados del Grupo se presentan respectivamente en los capítulos "Intereses minoritarios" del estado de situación financiera consolidado y de la cuenta de resultados consolidada.



3.4.2 Empresas asociadas

Son entidades sobre las que la Sociedad Dominante tiene capacidad para ejercer una influencia significativa, sin control, ni control conjunto. Habitualmente esta capacidad se manifiesta en una participación (directa o indirecta) igual o superior al 20% de los derechos de voto de la entidad participada.

En las cuentas anuales consolidadas, las sociedades asociadas se valoran por el "método de la participación" o "puesta en equivalencia"; es decir, por la fracción de su valor neto patrimonial que representa la participación del Grupo en su capital, una vez considerados los dividendos percibidos y otras eliminaciones patrimoniales. La participación del Grupo en los resultados obtenidos por la participada en el ejercicio se presentan en el epígrafe "Participación en el resultado del ejercicio de las empresas asociadas" de la cuenta de resultados.

En el caso de transacciones con una asociada, las pérdidas o beneficios correspondientes se eliminan en el porcentaje de participación del Grupo en su capital.

Si como consecuencia de las pérdidas en que haya incurrido una sociedad asociada su patrimonio contable fuese negativo, en el estado de situación financiera consolidado del Grupo figuraría con valor nulo; a no ser que exista la obligación por parte del Grupo de respaldarla financieramente.

Excepcionalmente, las sociedades "Iberbus" (véase Nota 7.1), en las que el Grupo posee más del 20% de sus derechos de voto, no se consideran entidades asociadas y por tanto no se consolidan, debido a que el accionista mayoritario, Airbus, garantiza a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., accionista minoritario y prestamista de las citadas sociedades, la recuperación de la totalidad de su inversión.

Las políticas y principios contables aplicados por las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación han sido homogeneizadas con las del Grupo en el proceso de consolidación.

4. APLICACIÓN DEL RESULTADO DE LA SOCIEDAD DOMINANTE

La aplicación de las pérdidas de la Sociedad Dominante del ejercicio 2009 propuesta por sus Administradores consiste en destinar la totalidad de las mismas a resultados negativos de ejercicios anteriores.



5. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración, utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2009, han sido las siguientes:

5.1 Activos intangibles

Los activos intangibles incluyen aplicaciones informáticas que, principalmente, han sido adquiridas a terceros. El Grupo registra en este epígrafe los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de resultados del ejercicio en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza linealmente en cinco años y el gasto por este concepto correspondiente al ejercicio 2009 ha ascendido a 20 millones de euros (19 millones de euros en 2008).

5.2 Inmovilizaciones materiales

El inmovilizado material se presenta valorado a su coste histórico minorado por la correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, si las hubiera, conforme al criterio descrito en la Nota 5.3.

Las mejoras en los elementos del inmovilizado material que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste del inmovilizado.

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

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

	Años
Flota aérea	18 - 22
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
Elementos de transporte terrestre	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 - 7
Repuestos para inmovilizado	8 - 18
Simuladores de vuelo	12 - 14

El valor residual de los repuestos rotables de célula (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aviones), que se incluyen en el epígrafe "Repuestos para inmovilizado", se estima en un porcentaje entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el caso de los repuestos reparables de célula, el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición.

El Grupo amortiza íntegramente el coste del resto de los elementos del inmovilizado material.

En el momento de incorporación de los aviones en propiedad y en régimen de arrendamiento financiero, el Grupo separa del coste de las aeronaves aquél correspondiente a los elementos que serán reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años. Este coste se amortiza linealmente en el periodo comprendido entre la adquisición de la aeronave y la primera parada programada. El coste de las reparaciones realizadas en dichas paradas se activa como mayor valor del inmovilizado y se amortiza en el período que transcurre hasta la siguiente parada programada.

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo y en función de lo establecido en los contratos, el Grupo constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de resultados consolidada linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas (véase Nota 10).



Los costes de mantenimiento de los elementos del inmovilizado material y los costes de las reparaciones menores de los aviones que opera el Grupo se imputan a la cuenta de resultados del ejercicio en que se incurren.

5.3 Pérdidas de valor de activos materiales e intangibles

Cuando existen indicios de pérdida de valor, el Grupo procede a estimar mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de dichos activos a un importe inferior al de su valor en libros.

El valor recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

Si se estima que el valor recuperable del activo es inferior a su importe en libros, el Grupo reconoce una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de resultados consolidada. Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del coste original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

5.4 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros u operativos atendiendo al fondo económico y la naturaleza de la transacción. Los principales contratos de arrendamiento suscritos por el Grupo son sobre aviones y no incluyen transferencia de propiedad automática al término del contrato.

Siempre que entre las condiciones de los contratos se contemple la posibilidad por parte del arrendatario de adquirir la propiedad del bien (opción de compra) y la Dirección del Grupo haya tomado la decisión de ejercer dicha opción se clasificarán como arrendamientos financieros. Los demás arrendamientos, exista o no opción de compra, se clasifican como arrendamientos operativos, salvo que en función de las condiciones pactadas la operación sea asimilable a una adquisición (evaluando para ello los siguientes indicadores: opción de compra, plazo del arrendamiento y valor actual de los pagos comprometidos).

Arrendamientos financieros

En las operaciones de arrendamiento financiero, el coste de los activos arrendados se presenta en el estado de situación financiera consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe es calculado como el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual, al inicio del arrendamiento, de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, si la hubiera, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios ni los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de resultados consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente, en su caso, se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de resultados consolidada en el ejercicio en que se devengan.

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se tratará como un cobro o un pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.



5.5 Participaciones en empresas asociadas

Este epígrafe del estado de situación financiera consolidado recoge, fundamentalmente, la participación de la Sociedad Dominante en Vueling Airlines, S.A. por valor de 117 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2009, la valoración de la participación de la Sociedad Dominante en Vueling Airlines, S.A., de acuerdo a su cotización bursátil, asciende a 169 millones de euros.

5.6 Activos financieros

Los activos financieros que mantiene el Grupo se clasifican en las siguientes categorías:

- A. Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.
- B. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni hayan sido designados como instrumentos de cobertura.
- C. Activos financieros disponibles para la venta: se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas que no hayan sido clasificados en ninguna de las categorías anteriores.

Los préstamos y partidas a cobrar se registran inicialmente por el valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles y posteriormente, se valoran por su coste amortizado. El Grupo tiene constituidas provisiones para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad. Estas provisiones están calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor. Al 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de estos activos, no difiere significativamente del valor por el que figuran registrados en el estado de situación financiera consolidado.

Los activos financieros mantenidos para negociar se valoran a su valor razonable, registrándose en la cuenta de resultados consolidada el efecto de las variaciones en dicho valor razonable.

Los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su valor razonable, hasta que el activo se enajena se determine que ha sufrido un deterioro de valor, momento en el cual dichos resultados acumulados, reconocidos en el patrimonio neto, pasan a registrarse en la cuenta de resultados consolidada.



Al menos al cierre del ejercicio el Grupo realiza un test de deterioro para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Cuando se pone de manifiesto, el reconocimiento de este deterioro se registra en la cuenta de resultados consolidada.

El Grupo da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad. Por el contrario, el Grupo no da de baja los activos financieros, y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida, en las cesiones de activos financieros en las que se retenga sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

El Grupo coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados en los epígrafes "Inversiones financieras a corto plazo" y "Otros activos líquidos equivalentes" por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingresos a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en el estado de situación financiera consolidado incrementando el saldo de dicho epígrafe.

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El Grupo clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, siendo el plazo de la inversión inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingresos a medida que se devengan, y aquéllos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en el estado de situación financiera consolidado incrementando el saldo de este epígrafe.

El epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2008 adjunto, incluía el importe de inversiones con un vencimiento inferior tres meses desde dicha fecha, independientemente de cuál hubiera sido el plazo original de dichas inversiones. Si en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 se hubiera aplicado el mismo criterio de clasificación que el seguido en 2009, el epígrafe mencionado disminuiría en 104 millones de euros que se presentarían aumentando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo - Otros activos financieros".

Acciones propias de la Sociedad Dominante

Las acciones propias de la Sociedad Dominante se registran por el valor de la contraprestación entregada a cambio, como menor valor del patrimonio neto. Los resultados derivados de la compra, venta, emisión o amortización de las acciones propias, se reconocen en el Patrimonio Neto.

5.7 Pasivos financieros

Son pasivos financieros aquellas deudas que tiene el Grupo y que se han originado en la compra de bienes y servicios por sus operaciones de tráfico, o también aquéllos que sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Las deudas se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, se valoran de acuerdo con su coste amortizado. Al 31 de diciembre de 2009, dicho coste amortizado no difiere significativamente de su valor razonable.

El Grupo da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.



5.8 Existencias

Las existencias se valoran al coste de adquisición, calculado de acuerdo con el método del precio medio ponderado o a valor neto de realización si éste fuera menor, e incluyen, principalmente, repuestos de flota, elementos reparables de los motores de la flota y combustible.

El Grupo efectúa las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de resultados consolidada cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición.

5.9 Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

Las transacciones en moneda diferente al euro y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.

Al cierre de cada periodo, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro 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 estado de situación financiera consolidado al tipo de cambio del mes de la venta, fijado por la "International Air Transport Association" (IATA). El tipo de cambio IATA de cada mes corresponde al tipo de cambio medio de los últimos cinco días hábiles bancarios previos al día 25, inclusive, del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro así como las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas y saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes nominadas en monedas distintas al euro se imputan a la cuenta de resultados consolidada en el epígrafe "Diferencias de cambio".

5.10 Impuesto sobre beneficios

Desde el 1 de enero de 2002 Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. Las sociedades que componen el grupo de consolidación fiscal son las que consolidan por el método de integración global, excepto Binter Finance, BV e Iberia México, S.A. que no reúnen los requisitos legalmente establecidos para integrar dicho grupo.



El Impuesto corriente del ejercicio para cada sociedad es la cantidad que cada una de las sociedades satisfacen como consecuencia de las liquidaciones fiscales del Impuesto sobre el beneficio relativas al mismo. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en el ejercicio, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a las diferencias temporarias o créditos el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

En general, se reconocen pasivos por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuesto diferido sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que las sociedades del Grupo vayan a disponer de ganancias fiscales futuras con las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en el patrimonio neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuesto diferido registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuesto diferido no registrados en el estado de situación financiera consolidado y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

5.11 Ingresos y gastos

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

La venta de billetes, así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del estado de situación financiera consolidado. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de cada ejercicio que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene en vigor el programa "Iberia Plus", cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los participantes del mismo realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al programa o realizan compras con las tarjetas de crédito adscritas al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos o servicios de las entidades adscritas al programa. Los puntos se valoran por su valor razonable y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido. El valor razonable de los puntos pendientes de utilizar al 31 de diciembre de 2009 se incluye en el epígrafe "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del estado de situación financiera consolidado adjunto por un importe de 156 millones de euros.

Para determinar el valor razonable de los puntos, Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. ha tenido en cuenta tanto las tarifas de sus vuelos propios, como los acuerdos con otras entidades que participan en el programa "Iberia Plus". En estos acuerdos se fijan los precios a los que estas entidades repercuten a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. los puntos que los usuarios del programa "Iberia Plus" redimen mediante la utilización de los servicios prestados por dichas entidades.

Cuando los usuarios del programa redimen los puntos en servicios prestados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se reconoce un ingreso en la cuenta de resultados consolidada. En el reconocimiento de los ingresos por los puntos redimidos se tienen en cuenta tanto los puntos efectivamente redimidos, como el porcentaje de puntos que se ha estimado que finalmente no serán redimidos por los beneficiarios del programa "Iberia Plus". En la actualidad el porcentaje de puntos que no serán redimidos está estimado en un 18%, de acuerdo con la experiencia acumulada por la Sociedad Dominante durante los años de vigencia del programa.



En general, la política del Grupo en cuanto al tratamiento de incentivos, premios o bonificaciones, recibidos en efectivo o en especie y correspondientes a aeronaves que entran en operación en régimen de arrendamiento operativo, consiste en distribuir tales ingresos, reconociéndolos linealmente en la cuenta de resultados consolidada durante el período de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados. Los importes pendientes de reconocer como ingresos al cierre de cada ejercicio se presentan en el capítulo "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del estado de situación financiera consolidado.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo, y los dividendos cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. Los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de su adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de resultados consolidada.

5.12 Provisiones a largo plazo

En la formulación de las cuentas anuales consolidadas, los Administradores de la Sociedad Dominante diferencian entre:

1. Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe y/o momento de cancelación.
2. Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurran, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas.

Las cuentas anuales consolidadas recogen todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes se informan en las notas de la memoria consolidada, en la medida en que no sean considerados como remotos.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias, y registrándose, en su caso, los ajustes que surjan por la actualización de dichas provisiones como un gasto financiero conforme se va devengando. El Grupo procede a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.



Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad Dominante obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo para ser aplicado a distintos colectivos de personal, que ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones, la última en noviembre de 2007, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2010 para el colectivo de tierra y para el colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros. El 20 de abril de 2009, la Sociedad Dominante aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones. Este expediente prevé el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que, cumpliendo ciertas condiciones, decidan solicitar el retiro anticipado.

Los estudios actuariales utilizados para la determinación del pasivo contraído con aquellos empleados que han optado por la jubilación anticipada bajo estas condiciones emplean hipótesis similares a las descritas en la norma de valoración de "Obligaciones con el personal". Los sucesivos pagos a que dan lugar estas situaciones se deducen de las provisiones constituidas.

La cuenta "Provisiones por reestructuración" del epígrafe "Provisiones a largo plazo" del estado de situación financiera consolidado incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 10).

Adicionalmente, para el colectivo de trabajadores de asistencia aeroportuaria en tierra hay un Expediente de Regulación de Empleo, aprobado en 2006 con vigencia hasta 2014, ligado al proceso de subrogación de recursos. Al 31 de diciembre de 2009, el estado de situación consolidado adjunto no incluye provisión alguna en relación con este segundo expediente, ya que no hay ningún coste comprometido en relación con el mismo.

Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes en la Sociedad Dominante, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. Desde mayo de 2009, el colectivo de tripulantes pilotos, al cumplir los 60 años de edad, puede optar por continuar en activo, con restricciones de su actividad en determinados supuestos. La Sociedad Dominante sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador, de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes en la Sociedad Dominante prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumple determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial y cese optativo) quedando obligada la Sociedad Dominante a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad Dominante dota con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los trabajadores correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 165 trabajadores en excedencia especial, así como, 257 trabajadores en concepto de cese optativo.

La cuenta "Provisiones para obligaciones con el personal" del epígrafe "Provisiones a largo plazo" del estado de situación financiera consolidado incluye, entre otros, los pasivos por estos conceptos (véase Nota 10).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos de los pasivos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5% y tablas de mortalidad PERM/F-2000P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2% anual, entre otras hipótesis.

5.13 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.), así como otras prestaciones sociales en determinadas circunstancias (fallecimiento e incapacidad laboral permanente).



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

Tanto en el ejercicio 2009 como en el ejercicio 2008, las aportaciones de la Sociedad Dominante por este concepto han ascendido a 24 millones de euros y 22 millones de euros, respectivamente, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal - recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas.

5.14 Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta

El Grupo clasifica un activo no corriente o un grupo enajenable como mantenido para la venta cuando ha tomado la decisión de venta del mismo y se estima que la misma se realizará dentro de los próximos doce meses o, en su caso, de acuerdo a lo estipulado en los contratos de venta suscritos.

Estos activos o grupos enajenables se valoran por el menor entre su valor contable o su valor razonable deducidos los costes necesarios para la venta.

Los activos clasificados como no corrientes mantenidos para la venta no se amortizan, pero a la fecha de cada estado de situación financiera consolidado se realizan las correspondientes correcciones valorativas para que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta.

Los ingresos y gastos generados por los activos no corrientes y grupos enajenables de elementos, mantenidos para la venta, que no cumplen los requisitos para calificarlos como operaciones interrumpidas, se reconocen en la partida de la cuenta de resultados consolidada que corresponda según su naturaleza.



5.15 Instrumentos financieros derivados y operaciones de coberturas

Los derivados mantenidos por el Grupo corresponden fundamentalmente a operaciones de cobertura de riesgo de cambio, de tipo de interés y de precios del combustible teniendo como objetivo reducir significativamente estos riesgos en las operaciones subyacentes que son objeto de cobertura.

Los derivados se registran inicialmente a su coste de adquisición en el estado de situación financiera consolidado y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Derivados" del estado de situación financiera consolidado si son positivas, y como "Deudas a largo o corto plazo - Derivados" si son negativas. Los beneficios o pérdidas por dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de resultados consolidada, salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de resultados consolidada, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.
2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran en el epígrafe "Patrimonio Neto - Ajustes en patrimonio por valoración". El gasto o ingreso reconocido en dicho epígrafe se traspaasa a la cuenta de resultados consolidada a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de resultados consolidada por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados consolidada.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula de acuerdo con las técnicas de valoración descritas en la Nota 12.1.

5.16 Corriente / no corriente

En el estado de situación financiera consolidado se clasifican como activos y pasivos corrientes aquéllos cuya liquidación está previsto realizar o tienen vencimiento establecido anterior a doce meses, contados a partir de la fecha del mismo y, como no corrientes, aquellos cuyo vencimiento o liquidación será posterior a dicho plazo.

5.17 Beneficios por acción

El beneficio básico por acción se calcula como el cociente entre el beneficio neto del ejercicio atribuible a la Sociedad Dominante y el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante dicho ejercicio, sin incluir el número medio de acciones de la Sociedad Dominante en cartera de las sociedades del Grupo.

5.18 Estados de flujos de efectivo consolidados

En los estados de flujos de efectivo consolidados, preparados de acuerdo con el método indirecto, se utilizan los términos que se indican a continuación con el significado que asimismo se detalla:

1. Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes; entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
2. Actividades de explotación: actividades típicas de la entidad, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o de financiación.
3. Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
4. Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

5.19 Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquellas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se llevan a cabo.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen, en su caso, en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.



6. INMOVILIZACIONES MATERIALES

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2009 y 2008 en las diferentes cuentas del inmovilizado material han sido los siguientes:

Millones de euros

Ejercicio 2009	31-12-08	Adiciones o dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-09
Coste:					
Flota aérea	1.549	46	25	(163)	1.457
	1.549	46	25	(163)	1.457
Otro inmovilizado material					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	158	-	-	(3)	155
Maquinaria, instalaciones y utillaje	450	16	4	(4)	466
Elementos de transporte terrestre	32	1	-	-	33
Mobiliario y enseres	21	2	-	(1)	22
Equipos para proceso de información	112	5	-	(3)	114
Repuestos para inmovilizado	216	22	-	(29)	209
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	21	29	(12)	(16)	22
	1.016	75	(8)	(56)	1.027
Amortizaciones:					
Flota aérea	(731)	(105)	-	113	(723)
	(731)	(105)	-	113	(723)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(118)	(4)	-	1	(121)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(330)	(22)	-	5	(347)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	-	(26)
Mobiliario y enseres	(16)	(1)	-	1	(16)
Equipos para proceso de información	(81)	(11)	-	2	(90)
Repuestos para inmovilizado	(105)	(10)	-	18	(97)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(674)	(51)	-	27	(698)
Provisiones:					
Flota aérea	(39)	(2)	-	24	(17)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	3	-
	(42)	(2)	-	27	(17)
Total neto	1.118				1.046



Millones de euros

Ejercicio 2008	31-12-07	Adiciones o dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-08
Coste:					
Flota aérea	2.092	137	(315)	(365)	1.549
	2.092	137	(315)	(365)	1.549
Otro inmovilizado material					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	159	-	-	(1)	158
Maquinaria, instalaciones y utillaje	464	10	1	(25)	450
Elementos de transporte terrestre	36	-	-	(4)	32
Mobiliario y enseres	21	-	-	-	21
Equipos para proceso de información	100	15	-	(3)	112
Repuestos para inmovilizado	207	19	-	(10)	216
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	8	21	(6)	(2)	21
	1.001	65	(5)	(45)	1.016
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.162)	(121)	280	272	(731)
	(1.162)	(121)	280	272	(731)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(116)	(4)	-	2	(118)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(329)	(24)	-	23	(330)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	3	(23)
Mobiliario y enseres	(15)	(1)	-	-	(16)
Equipos para proceso de información	(73)	(11)	-	3	(81)
Repuestos para inmovilizado	(99)	(10)	-	4	(105)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(656)	(53)	-	35	(674)
Provisiones:					
Flota aérea	(139)	-	54	46	(39)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	-	(3)
	(142)	-	54	46	(42)
Total neto	1.133				1.118

6.1 Flota aérea

Adiciones

Las adiciones de cada ejercicio corresponden a:

	Millones de euros	
	2009	2008
Flota aérea	15	73
Motores	12	44
Remodelaciones	19	20
	46	137

En 2009 el Grupo ha comprado un avión de la flota A-320 con sus dos motores que han sido posteriormente enajenados (véase epígrafe de retiros). Adicionalmente, la Sociedad Dominante ha procedido a la adquisición de un motor de la flota A-319 y un motor de la flota A-340/600.

Las adiciones de flota aérea en 2008 correspondieron a dos aviones de la flota A-320 posteriormente vendidos en el propio ejercicio (véase epígrafe de retiros), así como a dos aviones A-340 que se operaban en régimen de arrendamiento operativo y por el que suscribió un contrato de arrendamiento financiero para uno de ellos y ejercitando la opción de compra para el otro.

Traspasos

Los traspasos del ejercicio 2009 corresponden, fundamentalmente, a los depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo - Otros activos financieros" (véase Nota 7.1.3), así como traspasos del inmovilizado en curso.

En el ejercicio 2008 el Grupo reclasificó los aviones de la flota MD, con los que ya no operaba y para los cuales existen acuerdos de venta que prevén su entrega durante los próximos ejercicios, al epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta" por importes de 345 millones de euros de coste, 280 millones de euros de amortización acumulada y 54 millones de euros de provisiones por deterioro. El resto de traspasos del ejercicio 2008 correspondieron, fundamentalmente, a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo - Otros activos financieros" (véase Nota 7.1.3).



Retiros

Los retiros de cada ejercicio corresponden a:

Millones de euros

Flota	2009			2008		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
A-320	34	(8)	-	47	(10)	-
MD	-	-	-	152	(132)	(18)
A-340	3	(3)	-	15	(9)	-
B-747	126	(102)	(24)	148	(120)	(28)
MD-88	-	-	-	3	(1)	-
	163	(113)	(24)	365	(272)	(46)

Flota A-320:

La Sociedad Dominante ha vendido en el ejercicio 2009 un avión A-320 que había sido adquirido en este mismo ejercicio y que no había llegado a operar. La venta de esta aeronave ha supuesto un beneficio de 2 millones de euros que ha sido registrado en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Adicionalmente se ha procedido a la baja de un motor siniestrado durante el ejercicio, del que se ha recuperado 1 millón de euros de la compañía aseguradora, registrando dicho beneficio en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, el Grupo ha procedido a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

En 2008, la Sociedad Dominante vendió dos aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en ese mismo ejercicio y que no se llegaron a operar. El resultado de la venta se recoge en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2008 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, la Sociedad Dominante procedió a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

Flota MD-87:

En 2008 los retiros de las flotas MD-87 correspondieron a la venta de ocho aviones MD-87 y veinte motores de esta misma flota. Como consecuencia de estos retiros, el Grupo obtuvo un beneficio de 5 millones de euros registrado en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2008 adjunta.

Flota B-747:

Durante el ejercicio 2008, el Grupo procedió a dar de baja dos aviones y dos motores de la flota B-747 cuyo valor neto contable era cero.

Adicionalmente, en el ejercicio 2009 ha dado de baja otros dos aviones de esta misma flota que a 31 de diciembre de 2008 se encontraban parados, también con valor neto contable cero.

Provisiones de flota aérea

Para cubrir los posibles deterioros por bajas previstas de flota aérea, el Grupo dota provisiones para adecuar el valor neto contable de los aviones que se darán de baja a su valor neto de realización. Los movimientos habidos en 2008 y 2009 son los siguientes:



Millones de euros

Flota	Saldo al 01-01-08	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-08	Dotaciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-09
B-747	63	(28)	-	35	-	(24)	-	11
B-757	3	-	-	3	-	-	(3)	-
MD	72	(18)	(54)	-	-	-	-	-
A-320	-	-	-	-	2	-	3	5
Otras	1	-	-	1	-	-	-	1
	139	(46)	(54)	39	2	(24)	-	17

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad Dominante garantiza la utilización de veinte aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un periodo de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales, al 31 de diciembre de 2009, quedan pendientes de amortizar 86 millones de dólares y 120 millones de euros (101 millones de dólares y 120 millones de euros al 31 de diciembre de 2008).

La Sociedad Dominante está llevando a cabo un plan de renovación de su flota, estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus, para las flotas A-319, A-320, A-330 y A 340. Con la actualización del contrato con Airbus, los aviones pendientes de recibir al 31 de diciembre de 2009 y el año previsto de incorporación de los mismos se detallan a continuación:

Número de aviones

Flota	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Total
A-320	-	3	-	7	10
A-340/600	2	-	-	-	2
	2	3	-	7	12

Para atender este plan de renovación la Sociedad Dominante mantiene el compromiso de constituir depósitos por un importe de 188 millones de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2009 ya se habían entregado 119 millones de euros (véase Nota 7.1.3). A continuación se resume el calendario de entrega del importe pendiente:

Millones de euros

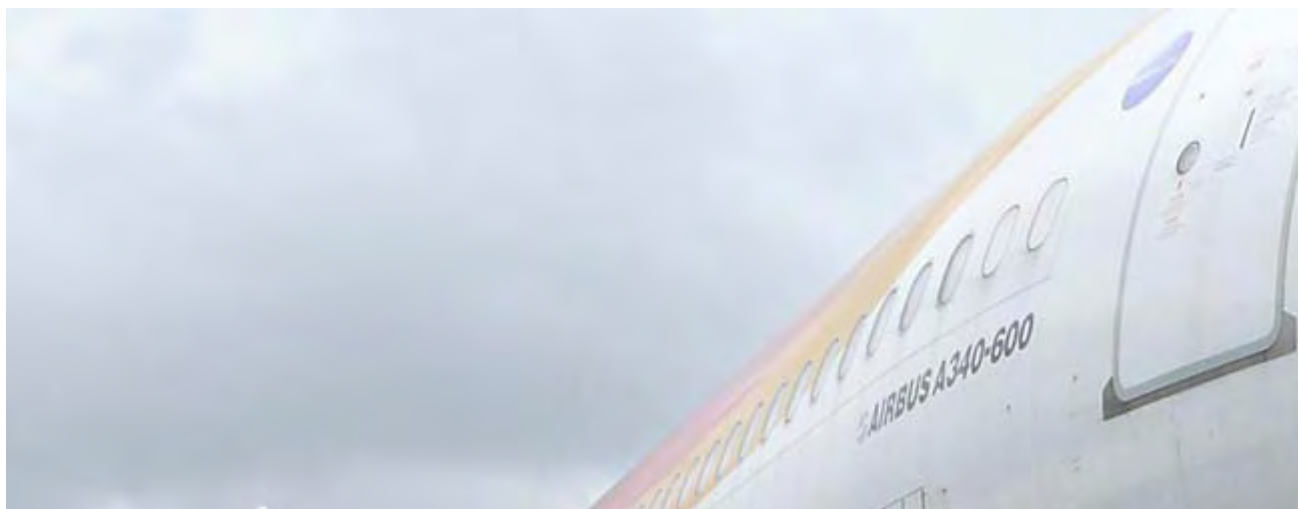
2010	21
2011	18
2012	29
2013	1
	69

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2009 asciende, aproximadamente, a 719 millones de euros.

Asimismo la Sociedad Dominante tiene opciones en relación con catorce aviones de la familia A-320, que han supuesto un desembolso de 3 millones de euros en concepto de anticipos, que aparecen recogidos en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo - Otros activos financieros" del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 (véase Nota 7.1.3).



Adicionalmente, en los detalles anteriores no se incluyen dos aviones A-319, un avión de la flota A-320 y dos aviones de la flota A-340/600 que a 31 de diciembre de 2009 se encuentran pendientes de ser recepcionados formalmente. Los anticipos entregados por estos aviones ascienden a 114 millones de euros registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo - Otros activos financieros" del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 adjunto (véase Nota 7.2).



Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa del Grupo al 31 de diciembre de 2009:

Flota	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	Número de aviones
				Total
A-319	-	-	22	22
A-320	2	6	28	36
A-321	-	4	15	19
A-340/300	6	1	13	20
A-340/600	-	-	12	12
	8	11	90	109

El cuadro anterior no incluye un avión de la flota B-747 propiedad del Grupo, que se encontraba parado a 31 de diciembre de 2009 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento y cuyo valor neto contable es cero. Tampoco incluye los aviones de la flota MD a los que se hace referencia en la Nota 6.7, "Activos no corrientes mantenidos para la venta".

Asimismo, no se incluyen en el cuadro anterior, ocho aviones de la flota A-320 en propiedad, que el Grupo ha parado temporalmente durante el ejercicio 2009, como consecuencia de la reducción del tráfico aéreo. Tampoco se incluye un avión de la flota A-340/600 cuyo contrato de arrendamiento operativo se ha formalizado en 2009, pero que a 31 de diciembre, no se encuentra operativo.

Flota en Arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2009 se ha procedido a la cancelación de los contratos de "wet lease" de tres aviones A-340/300 que se han pasado a operar en régimen de arrendamiento operativo.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de aviones que están siendo operados por la Sociedad Dominante:



Flota	Año										Nº de aviones
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
A-319	1	1	4	8	4	1	-	-	-	3	22
A-320	1	1	2	6	2	2	5	-	-	9	28
A-321	-	-	-	1	-	2	3	2	1	6	15
A-340/300	3	1	3	2	3	1	-	-	-	-	13
A-340/600	-	-	-	-	-	3	2	3	4	-	12
Total	5	3	9	17	9	9	10	5	5	18	90

Además de los aviones que figuran en el cuadro anterior, el Grupo tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo por un avión B-757 que a 31 de diciembre de 2009 estaba subarrendado a otra compañía aérea, un avión A-340/600 que al 31 de diciembre de 2009 no estaba operativo y un avión A-340/300 y un A-320 que al 31 de diciembre de 2009 no estaban operativos, pendientes de devolución a sus respectivos arrendadores.

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años. En el momento de formulación de estas cuentas anuales consolidadas no es voluntad de los Administradores de la Sociedad Dominante ejercitar las opciones de compra ni solicitar o acogerse a las extensiones contempladas en los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones correspondientes por períodos superiores a 16 años.

Gastos por arrendamiento operativo

Las rentas devengadas durante 2009 y 2008 por los contratos de arrendamientos operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 331 y 357 millones de euros, respectivamente, y se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación recurrentes" de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas (véase Nota 15.3). El importe total aproximado, calculado con los tipos de interés y tipos de cambio vigentes a 31 de diciembre de 2009 y 2008, de las futuras cuotas a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
2009	-	292
2010	256	267
2011	242	252
2012	228	239
2013	177	190
2014 y siguientes	606	588
	1.509(*)	1.828

(*) Equivalen a 2.174 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio e interés sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 12).

6.2 Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2009 y 2008 de 33 millones de euros y 32 millones de euros, respectivamente. Los Administradores de la Sociedad Dominante no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión toda vez que los programas de mantenimiento aseguran un permanente buen estado de uso.



6.3 Bienes en régimen de arrendamiento financiero

Al 31 de diciembre de 2009 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 408 millones de euros de coste y 127 millones de euros de amortización acumulada (408 millones de euros de coste y 104 millones de euros de amortización acumulada en 2008).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2009, incluyendo el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 11.2.



6.4 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el coste de los bienes totalmente amortizados que el Grupo mantiene en su inmovilizado material asciende a 407 y 356 millones de euros, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
Flota aérea	29	24
Construcciones	62	59
Maquinaria, instalaciones y utillaje	229	196
Mobiliario y enseres	8	8
Equipos para proceso de información	66	57
Elementos de transporte y otro inmovilizado	13	12
	407	356

6.5 Cobertura de seguros

Las Sociedades del Grupo mantienen suscritas pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2009. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros.

6.6 Activos no corrientes no operativos

Al 31 de diciembre de 2009 el Grupo mantiene registrados en el epígrafe "Inmovilizado material" del estado de situación financiera consolidado determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos, cuyo coste, 78 millones de euros (204 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), está cubierto por su amortización y las provisiones registradas. En estos importes no están considerados los aviones parados temporalmente durante el ejercicio 2009, que se mencionan en el apartado "Flota operativa" del punto 6.1 de esta Nota.

6.7 Activos no corrientes mantenidos para la venta

La totalidad del importe registrado en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado adjunto corresponde a los aviones de la flota MD propiedad del Grupo cuya enajenación está prevista en los próximos ejercicios en virtud de los contratos de venta de dicha flota vigentes. Al 31 de diciembre de 2009 estos aviones no estaban operativos.

En 2009 se ha procedido a la venta de once motores de esta flota con un valor neto contable de 2 millones de euros, registrándose un beneficio de 2 millones de euros en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta. Adicionalmente, se ha procedido a dar de baja un motor siniestrado de dicha flota.

7. INVERSIONES FINANCIERAS

7.1 Inversiones financieras a largo plazo

El detalle del saldo del epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo" al 31 de diciembre de 2009 y 2008, es el siguiente:

Millones de euros

31 de diciembre de 2009	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 12)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	10	77	-	147	234
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	243	-	-	-	243
- Valorados a coste	16	-	-	-	16
Derivados	-	-	4	-	4
Total	269	77	4	147	497

Millones de euros

31 de diciembre de 2008	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 12)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	12	123	-	238	373
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	219	-	-	-	219
- Valorados a coste	16	-	-	-	16
Derivados	-	-	70	(6)	64
Total	247	123	70	232	672

7.1.1 Instrumentos de patrimonio

Los movimientos registrados en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado durante los ejercicios 2009 y 2008, se detallan a continuación:



Millones de euros

Ejercicio 2009	% de participación al 31-12-09	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-09
Préstamos y cuentas a cobrar:							
Sociedades Iberbus	40,00-45,00	12	-	(2)	-	-	10
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	217	-	-	-	25	242
Otros		2	-	(1)	-	-	1
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	7	-	-	-	-	7
		247	-	(3)	-	25	269

Millones de euros

Ejercicio 2008	% de participación al 31-12-08	Saldo al 31-12-07	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-08
Préstamos y cuentas a cobrar:							
Sociedades Iberbus	40,00-45,00	25	-	(9)	(4)	-	12
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	-	331	-	-	(114)	217
Otros		1	-	-	-	1	2
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	7	-	-	-	-	7
		42	331	(9)	(4)	(113)	247

Sociedades Iberbus

El accionista mayoritario de las sociedades *Iberbús*, Airbus, ha garantizado a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en dichas sociedades, motivo por el cual no se dotan provisiones en relación con las participaciones en estas sociedades y se mantienen registradas a su coste de adquisición.

British Airways Plc

Durante el ejercicio 2008 el Grupo adquirió acciones representativas del 9,9% del capital de British Airways Plc por importe de 331 millones de euros, cuya valoración al cierre del ejercicio ascendía a 217 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de las mencionadas acciones asciende a 242 millones de euros, y la variación respecto de su coste original, por importe de 89 millones de euros, ha sido registrada neto de su efecto fiscal con cargo al epígrafe "Ajustes en patrimonio por valoración" del estado de situación financiera consolidado adjunto.



En el ejercicio 2009, los Consejos de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y British Airways Plc aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para la fusión de ambas sociedades, con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo y que reconoce el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo. La fusión proyectada resultará en la creación de una nueva sociedad holding propietaria de las dos compañías aéreas actuales y cuyos accionistas serán los actuales accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y British Airways Plc. Bajo los términos de la fusión proyectada, tras la amortización de la autocartera de la Sociedad Dominante y antes de cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre ambas compañías, los accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tendrán el 45 por ciento de la sociedad holding y los de British Airways Plc el 55 por ciento restante.

Durante el primer trimestre de 2010, una vez completadas las etapas previstas en el proceso y obtenidas las correspondientes autorizaciones, se espera que tenga lugar la formalización de un Contrato de Fusión definitivo para posteriormente someter el acuerdo a la aprobación de sus accionistas.

Wam Acquisition, S.A.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas, siendo estas últimas convertibles en ordinarias en caso de salida a bolsa de la participada.

En este sentido, Wam Acquisition, S.A. se encuentra actualmente en proceso para su salida a bolsa. Una vez culmine el mencionado proceso y se encuentren disponibles las cotizaciones oficiales, la Sociedad valorará su participación en WAM Acquisition, S.A. por su valor razonable que, previsiblemente, supondrá una revalorización significativa de la inversión.

Otros activos financieros disponibles para la venta valorados a valor razonable

La Sociedad Dominante ha procedido durante el ejercicio 2009, a la venta de su participación en Opodo Ltd., por su valor contable.

7.1.2 Créditos a terceros

Los movimientos habidos en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado durante los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

Millones de euros					
Ejercicio 2009	Saldo al 31-12-08	Altas	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-09
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	54	-	(1)	(15)	38
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	-	36
Clickair, S.A.-Acciones privilegiadas (Nota 2.3)	76	-	-	(76)	-
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	38	-	(1)	-	37
Otros créditos	1	1	-	-	2
Total coste	231	1	(2)	(91)	139
Provisiones	(108)	-	-	46	(62)
Total neto	123				77



Millones de euros

Ejercicio 2008	Saldo al 31-12-07	Altas	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-08
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	78	-	4	(28)	54
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	-	36
Clickair, S.A. - Acciones privilegiadas	23	53	-	-	76
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	36	-	2	-	38
Otros créditos	1	-	-	-	1
Total coste	200	53	6	(28)	231
Provisiones	(84)	(18)	-	(6)	(108)
Total neto	116				123

(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) y Aerolíneas Argentinas, S.A., proceden de ejercicios anteriores y están provisionados al 31 de diciembre de 2009 y 2008.

Sociedades Iberbus

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tiene concedido un préstamo a cada una de las seis sociedades Iberbús en las que participa y con las que tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo de aviones. El principal oscila entre 11 millones de dólares USA y 22 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340/300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que se sitúa entre 2010 y 2012. El Grupo ha procedido a reclasificar al epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo - Otros activos financieros" los créditos que vencen en 2010 (véase Nota 7.2).

El importe pendiente de reembolso a largo plazo por este concepto, clasificado por años de vencimiento, se detalla a continuación:

Millones de euros

	31-12-09	31-12-08
Vencimiento en:		
2010	-	29
2011	8	8
2012	30	17
	38	54

Iberlease 2004 Ltd.

Iberlease 2004 Ltd., sociedad arrendadora de cuatro aviones adquiridos por la Sociedad Dominante en régimen de arrendamiento financiero es a su vez la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero, produciéndose su amortización de una sola vez en diciembre de 2014. El principal de estos préstamos asciende a 54 millones de dólares USA y su tipo de interés está comprendido entre el 6% y el 6,5% anual pagadero trimestralmente.



7.1.3 Otros activos financieros a largo plazo

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2009 y 2008 en este epígrafe, han sido los siguientes:

Millones de euros

Ejercicio 2009	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-09
Depósitos por adquisición de flota	216	40	(33)	(98)	(3)	122
Valoración de las operaciones de cobertura	(6)	-	(9)	-	15	-
Otros	22	1	(3)	6	(1)	25
	232	41	(45)	(92)	11	147

Millones de euros

Ejercicio 2008	Saldo al 31-12-07	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-08
Depósitos por adquisición de flota	201	81	(31)	(50)	15	216
Valoración de las operaciones de cobertura	3	4	-	-	(13)	(6)
Otros	16	7	-	(1)	-	22
	220	92	(31)	(51)	2	232

Depósitos

Las cantidades incluidas en la cuenta "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores (véase Nota 6.1) que son susceptibles de reembolso, de acuerdo con el siguiente detalle:

Millones de euros

	2009		2008	
	En firme	En opción/ derecho	En firme	En opción/ derecho
Familia A-320	62	3	70	3
Familia A-340	55	-	137	-
Motores	2	-	6	-
	119	3	213	3

De acuerdo con las entradas previstas de flota, el Grupo estima que en 2009 se aplicarán depósitos por importe de 65 millones de euros.

7.2 Inversiones financieras a corto plazo

El desglose de este epígrafe del estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjunto, es el siguiente:

Millones de euros

	Saldos al 31-12-09	Saldos al 31-12-08
Préstamos y partidas a cobrar:		
Créditos a empresas	31	34
Otros activos financieros	1.002	1.638
Derivados (Nota 12)	55	79
Total	1.088	1.751



Incluido en la cuenta "Otros activos financieros", al 31 de diciembre de 2009, se recogen depósitos constituidos para adquisición de flota por importe de 114 millones de euros (24 millones de euros al 31 de diciembre de 2008) (véase Nota 6.1).

A 31 de diciembre de 2009 y 2008 el Grupo tiene colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, eurodepósitos, europagarés e Imposiciones a plazo fijo y pagarés, 874 millones de euros y 1.579 millones de euros, respectivamente, cuya rentabilidad media ha sido durante el ejercicio 2009, del 3,22% y del 4,74% en el ejercicio 2008.

Por otra parte, la rentabilidad de las inversiones registradas en el epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado fue del 1,08% y del 4,70% en 2009 y 2008, respectivamente.

8. DEUDORES

En este epígrafe de los estados de situación financiera consolidados al 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjuntos se incluyen, fundamentalmente, los saldos con clientes por ventas realizadas directamente por el Grupo, y con las agencias de pasaje y carga que comercializan los servicios prestados. También se incluyen los saldos con compañías aéreas, principalmente, por servicios prestados por la Sociedad Dominante por billetes vendidos originalmente por otras compañías aéreas y, finalmente, se incluye un saldo con la Hacienda Pública (véase Nota 13.1).

Las condiciones de cobro establecidas por las sociedades del Grupo varían entre 20 días y 45 días.

Las provisiones registradas por el Grupo en función de su análisis de la recuperación de las cuentas a cobrar, basada en la antigüedad y en un análisis específico de las mismas, forman parte del saldo de este epígrafe.

9. PATRIMONIO NETO

9.1 Capital social

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el capital social de la Sociedad Dominante asciende a 743 millones de euros representado por 953.103.008 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta. Todas las acciones de la Sociedad están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando de iguales derechos políticos y económicos.



Los accionistas de la Sociedad Dominante, al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, eran los siguientes:

	31-12-09		31-12-08	
	Número de acciones	Porcentaje	Número de acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	219.098.519	22,99	219.098.519	22,99
British Airways Plc	125.321.425	13,15	125.321.425	13,15
Chase Nominees Ltd.	49.594.518	5,20	-	-
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,16	49.212.526	5,16
The Bank of New York Mellon	38.072.751	3,99	-	-
El Corte Inglés, S.A.	32.151.759	3,37	32.151.759	3,37
B. Metzler seel. Sohn & Co	-	-	28.458.106	2,99
Otros	439.651.510	46,14	498.860.673	52,34
	953.103.008	100,00	953.103.008	100,00

9.2 Prima de emisión

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

9.3 Reserva legal

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

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

A 31 de diciembre de 2009 y 2008 esta reserva se encuentra constituida en un 20% del capital social.

9.4 Reservas en sociedades consolidadas por integración global

El detalle por sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Entidad	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
Ajustes atribuidos a la Sociedad Dominante	(7)	(11)
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	4	3
VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, S.A.	3	3
Iberia México S.A.	1	-
	1	(5)



9.5 Reservas en sociedades puestas en equivalencia

El detalle por sociedad al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Entidad	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
Clickair, S.A.	-	(31)
Multiservicios Aeroportuarios, S.A.	1	3
Empresa Logística de Carga Aérea, S.A.	-	1
Empresa Hispano Cubana de Mantenimiento de Aeronaves Ibeca, S.A.	-	1
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	1	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	4	3
Serpista, S.A.	2	1
Grupo Air Miles	1	1
Total	9	(21)

9.6 Acciones propias de la Sociedad Dominante

El movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe "Acciones propias" de los estados de situación financiera consolidados adjuntos, es el siguiente:

	Ejercicio 2009		Ejercicio 2008	
	Número de acciones	Millones de euros	Número de acciones	Millones de euros
Al inicio del ejercicio	27.898.271	64	8.050.000	19
Altas	-	-	20.255.916	46
Bajas	-	-	(407.645)	(1)
Al cierre del ejercicio	27.898.271	64	27.898.271	64

Las acciones propias en poder de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. al 31 de diciembre de 2009 y 2008 representan, el 2,93% del capital social con un valor nominal global de 22 millones de euros. El precio medio de adquisición de las acciones de la Sociedad Dominante mantenidas por el Grupo al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es de 2,31 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones propias por la Sociedad Dominante en el ejercicio 2008 fue de 2,69 euros por acción.

De acuerdo al proceso de fusión descrito en la nota 7.1.1 está previsto que las acciones propias sean amortizadas.

9.7 Beneficio por acción

El beneficio básico por acción para los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	2009	2008
Resultado atribuible a la Sociedad Dominante (millones de euros)	(273)	32
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	925	929
Beneficio / (Pérdida) básico por acción (euros)	(0,295)	0,034

9.8 Ajustes en patrimonio por valoración

La composición y movimiento en este epígrafe durante los ejercicios 2008 y 2009, es el siguiente:

Millones de euros

	Saldo al 31-12-07	Aumentos	Disminuciones	Saldo al 31-12-08	Ajustes por cambio de criterio (Nota 3.2)	Disminuciones	Saldo al 31-12-09
Instrumentos financieros de cobertura	127	335	(66)	396	-	(382)	14
Activos financieros disponibles para la venta	-	114	-	114	-	(25)	89
Programa "Iberia Plus"	-	-	-	-	36	(36)	-
Efecto fiscal	(38)	(135)	20	(153)	(11)	133	(31)
Total	89	314	(46)	357	25	(310)	72

10. PROVISIONES A LARGO PLAZO

El detalle de estas provisiones al cierre de los ejercicios 2008 y 2009, así como los principales movimientos registrados durante el ejercicio, son los siguientes:

Millones de euros

	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Aplicaciones	Traspasos	Exceso de provisiones (Nota 14.2)	Saldo al 31-12-09
Provisiones para obligaciones con el personal	669	49	(20)	(55)	(45)	598
Provisión por reestructuración	433	51	(114)	55	-	425
Provisión para grandes reparaciones (Nota 5.2)	74	24	(2)	-	(10)	86
Otras provisiones (Nota 5.12)	107	3	(10)	-	-	100
	1.283	127	(146)	-	(55)	1.209

10.1 Provisiones para obligaciones con el personal

Las adiciones al epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" incluyen la dotación anual del coste normal, así como, la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 en los epígrafes "Gastos de personal - Recurrentes" por importe de 26 millones de euros y "Gastos financieros" por importe de 23 millones de euros, respectivamente. Los desembolsos relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

La disminución del saldo en 55 millones de euros en concepto de "Traspasos" se corresponde con el importe acumulado en esta provisión hasta el 31 de diciembre de 2008 en concepto de provisiones para obligaciones con el personal que en 2009 se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 5.10). Este importe de 55 millones de euros se ha traspasado al concepto "Provisión por reestructuración" donde se recoge la provisión necesaria relacionada con dicho Expediente de Regulación de Empleo.

El importe registrado en el ejercicio en concepto de "Excesos de provisiones", 45 millones de euros, está relacionado con la opción de continuar en activo, que se ha abierto a partir de mayo de 2009 para el colectivo de tripulantes pilotos que cumplan 60 años de edad a partir de 2009 (véase Nota 5.12). Hasta esa fecha, el saldo del epígrafe "Provisiones para obligaciones con el personal" incluía el importe de la provisión estimada para la retribución futura del colectivo de tripulantes pilotos en situación de reserva (entre los 60 años y 65 años de edad). Al existir la opción de continuar en activo,



ya no es necesaria una provisión por este concepto, ya que, la retribución de los que se acojan a esta opción tendrá la consideración de gasto de personal del ejercicio correspondiente. Al tratarse de una situación nueva y no haber precedentes que indiquen cómo se acogerá a esta opción el colectivo de tripulantes pilotos, la Sociedad Dominante ha optado por hacer, durante los próximos dos ejercicios, un seguimiento que permita contrastar las hipótesis consideradas en el estudio actuarial correspondiente, e ir ajustando la provisión que todavía ha quedado registrada al 31 de diciembre de 2009, incluida en este epígrafe del estado de situación financiera consolidado.

Los 45 millones de euros dados de baja de esta provisión se han registrado como ingreso en el epígrafe "Otros ingresos de explotación - no recurrentes" de la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta.

10.2 Provisiones por reestructuración

El saldo del epígrafe "Provisión por reestructuración", corresponde al valor actual de los pasivos derivados del Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 5.12) voluntario aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 (3.832 empleados al 31 de diciembre de 2009). El 20 de abril de 2009, la Sociedad Dominante aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones.

Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos 7 años en función de la edad de las personas que se han acogido o que finalmente se acojan al Expediente.

10.3 Otras provisiones

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios y actas fiscales en curso de resolución (véase Nota 5.12).



11. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2009 y 2008 clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, es la siguiente:

Millones de euros

	31-12-09			31-12-08		
	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Valorados a coste amortizado:						
Deudas con entidades de crédito	221	27	248	115	76	191
Arrendamiento financiero	30	224	254	55	223	278
Otros pasivos financieros	17	2	19	22	1	23
Valorados a valor razonable:						
Derivados (Nota 12)	27	48	75	448	103	551
Total	295	301	596	640	403	1.043

11.1 Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2009 y 2008, correspondientes a préstamos y líneas de crédito, clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, era la siguiente:

Millones de euros

31-12-09							
Moneda	Deudas con vencimiento en						Total
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y siguientes	
Euros	145	6	4	5	4	8	172
Dólar USA	76	-	-	-	-	-	76
	221	6	4	5	4	8	248

Millones de euros

31-12-08							
Moneda	Deudas con vencimiento en						Total
	2009	2010	2011	2012	2013	2014 y siguientes	
Euros	57	3	4	4	4	8	80
Dólar USA	58	53	-	-	-	-	111
	115	56	4	4	4	8	191

El tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos y créditos fue del 4,70% y 4,86% para los ejercicios 2009 y 2008, respectivamente.

El Grupo tenía contratadas líneas de crédito cuyo límite ascendía a 193 millones de euros en 2009 y 201 millones de euros en 2008. El disponible en estas pólizas al 31 de diciembre de 2009 ascendía a 28 millones de euros.

11.2 Acreedores por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 el Grupo tenía contratadas con los arrendadores las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas (incluyendo, si procede, las opciones de compra), de acuerdo con los contratos en vigor:



Millones de euros

	Deudas nominadas en euros		Deudas nominadas en dólares USA	
	2009	2008	2009	2008
Menos de un año	13	38	17	17
Entre dos y cinco años	100	90	110	124
Más de cinco años	8	3	6	6
Total valor actual	121	131	133	147

Los préstamos contratados por el Grupo están referenciados a tipos de mercado como el EURIBOR o LIBOR.

Los arrendamientos financieros más significativos mantenidos por el Grupo corresponden a aeronaves (véase Nota 6.1).

La duración de los arrendamientos financieros de aeronaves desde su origen oscila entre 7 y 16 años.

12. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

12.1 Políticas de gestión de riesgos

El Grupo desarrolla múltiples actuaciones en el ámbito del control y gestión de riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión del Grupo, como son: la cuenta de resultados, el endeudamiento, las inversiones y desinversiones y el desarrollo del Plan Director, de manera que permita optimizar la cuenta de resultados y el endeudamiento y adoptar decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

En lo que se refiere a riesgos financieros, el Grupo mantiene un programa de gestión con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.

Gestión de capital

El Grupo gestiona su capital para asegurar que las compañías del Grupo serán capaces de continuar como negocios rentables a la vez que maximizan el retorno de los accionistas. La política que desarrolla el Grupo para cumplir los objetivos fijados, se soporta, entre otros instrumentos, en el mantenimiento del equilibrio adecuado entre la deuda y el patrimonio neto. Esta política permite compatibilizar la creación de valor para el accionista con el acceso a los mercados financieros a un coste competitivo para cubrir las necesidades de financiación del plan de inversiones no cubiertas por la generación de fondos del negocio.

La gestión de capital que realiza el Grupo opera sobre tres magnitudes económicas: el patrimonio neto y la deuda, tanto la registrada en el estado de situación financiera, como la ajustada o equivalente, considerando en esta última los compromisos derivados de los alquileres:

- El patrimonio neto incluye el capital social, las reservas, los resultados y los ajustes por cambios de valor.
- La deuda neta registrada en el estado de situación financiera consolidada incluye las deudas con entidades de crédito menos los activos líquidos y el efectivo, excluidas las valoraciones de derivados.
- La deuda neta ajustada o equivalente incorpora a la deuda neta los alquileres de flota capitalizados, excluidos los impactos de derivados, y elimina los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades *Iberbus*.



En el siguiente detalle se especifican conceptual y cuantitativamente estos parámetros:

	Millones de euros	
	2009	2008
Resultado consolidado	(273)	32
Patrimonio neto	1.551	1.564
Endeudamiento neto:	(1.417)	(1.803)
Deuda remunerada	502	469
Disponibile líquido	(1.919)	(2.272)
Endeudamiento ajustado	1.229	1.012
Apalancamiento (Endeudamiento ajustado / Patrimonio neto + Endeudamiento ajustado)	44,2%	39,3%

Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de su actividad internacional, el Grupo genera cobros y pagos en monedas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la variación al alza del dólar americano frente al euro ya que el Grupo tiene mayores pagos en dólares que ingresos.

Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con dos clases de actuaciones: con coberturas estratégicas (hasta 5 años) utilizando permutas de divisas ("swaps"), así como, opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición, y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares.

Riesgo de tipo de interés

Debido a la posición neta deudora del Grupo (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) el Grupo tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo el Grupo mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar americano, euro, franco suizo y libra esterlina) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés en la financiación del Grupo.

Riesgo de precio de combustible

El Grupo gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos y mantiene la política de cubrir directamente el precio del queroseno (*JET Kero CIF-NWE*).

La reducción de este riesgo se realiza habitualmente mediante la contratación de "swaps" y opciones.

Riesgo de liquidez

Debido al carácter estacional de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, el Grupo mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de caja e inversiones financieras corrientes.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente, realizándose tanto las colocaciones de tesorería como la contratación de derivados con entidades financieras de elevada solvencia, "ratings" desde AA a A+ por la agencia "Fitch IBCA".

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, el Grupo dispone permanentemente de pólizas de crédito que garantizan sus necesidades de liquidez.



El Grupo mantiene una gestión prudente del riesgo de liquidez mediante el uso instrumentos altamente líquidos a corto plazo; repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial, contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden.

La siguiente tabla detalla el análisis de la liquidez del Grupo para sus instrumentos financieros al 31 de diciembre de 2009. El cuadro se ha elaborado a partir de los flujos netos efectivos sin descontar para el caso de los derivados, habiéndose determinado con los implícitos calculados a partir de la curva de tipos de interés, cuando dicha liquidación (a cobrar o a pagar) no es fija. Para el resto de instrumentos financieros el importe ha sido determinado mediante los flujos previstos, sin descontar:

Millones de euros

	< 6 meses	6 meses - 1 año	1 año - 5 años	> 5 años	Total
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	886	-	-	-	886
Inversiones financieras:					
Créditos a terceros	-	31	77	-	108
Otros activos financieros	925	134	83	7	1.149
Deudores	478	-	-	-	478
Deudas:					
Deudas con entidades de crédito	(220)	(1)	(19)	(8)	(248)
Arrendamiento financiero	(17)	(17)	(250)	(16)	(300)
Otros pasivos financieros	(5)	(12)	(2)	-	(19)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(1.075)	-	-	-	(1.075)
Instrumentos financieros derivados:					
Coberturas rentas de aviones	(11)	(11)	(28)	-	(50)
Coberturas de tipos de cambio (*)	9	5	-	-	14
Coberturas de combustible	4	21	-	-	25
	974	150	(139)	(17)	968

(*) Coberturas vinculadas a tipo de cambio, gastos en combustible, seguros y adquisición de flota.

Riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo son caja y efectivo, instrumentos de patrimonio y otros instrumentos financieros, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar. Estas dos últimas partidas concentran los riesgos de insolvencia y morosidad. Con carácter general el Grupo controla los riesgos de morosidad e insolvencia mediante la fijación de límites de crédito y el establecimiento de condiciones restrictivas respecto a los plazos de cobro.

El importe de los activos financieros reconocidos en los estados financieros, neto de pérdidas por deterioro, representa la máxima exposición del Grupo a riesgo de crédito, sin tener en cuenta las garantías constituidas u otras mejoras crediticias.

Los deudores y cuentas a cobrar a terceros representan, principalmente, los saldos pendientes de cobro a agencias de pasaje y cargo por el transporte de pasajeros y mercancías, así como por los servicios de asistencia en aeropuertos y mantenimiento prestados a clientes. Para las operaciones con compañías aéreas y agencias de pasaje nacionales, el Grupo tiene establecida la política de constitución de garantías bancarias materializadas en avales que dan cobertura parcial a los créditos mantenidos con las mismas. Adicionalmente en el caso de ciertas agencias de pasaje nacionales, el Grupo tiene constituida una póliza de seguros de cobertura parcial.



Durante el ejercicio 2009, la dotación por deterioro de créditos por operaciones comerciales ha ascendido a 12 millones de euros (4 millones de euros en el ejercicio 2008), y la provisión por deterioro de créditos por operaciones comerciales al 31 de diciembre de 2009 y 2008 asciende a 35 y 28 millones de euros, respectivamente.



Técnicas de valoración e hipótesis aplicables para la medición del valor razonable

Los valores razonables de los activos y pasivos financieros se determinarán de la siguiente forma:

- A. Los valores razonables de activos y pasivos financieros con los términos y condiciones estándar y que se negocian en los mercados activos y líquidos se determinarán con referencia a los precios cotizados en el mercado.
- B. El valor razonable de otros activos financieros y pasivos financieros (excluidos los instrumentos derivados) se determinan de acuerdo con los modelos de valoración generalmente aceptados sobre la base de descuento de flujos de caja utilizando los precios de transacciones observables del mercado y las cotizaciones de contribuidores para instrumentos similares.
- C. Para la determinación del valor razonable de los derivados de tipo de interés se utiliza el descuento de los flujos de caja en base a los implícitos determinados por la curva de tipos de interés según las condiciones del mercado. Para la determinación del valor razonable de opciones, el Grupo utiliza el modelo de valoración de Black & Scholes y sus variantes, utilizando a tal efecto las volatilidades de mercado para los precios de ejercicio y vencimientos de dichas opciones.

La siguiente tabla presenta un análisis de los instrumentos financieros valorados con posterioridad a su reconocimiento inicial a valor razonable, agrupados en niveles 1 a 3 basado en el grado en que el valor razonable es observable:

- A. Nivel 1: son aquellos referenciados a precios cotizados en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- B. Nivel 2: son aquellos referenciados a otros inputs (que no sean los precios cotizados incluidos en el nivel 1) observables para el activo o pasivo, ya sea directamente, es decir, precios, o indirectamente a través de derivados de precios.
- C. Nivel 3: son los referenciados a técnicas de valoración, que incluyen inputs para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables.

Millones de euros

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
Instrumentos financieros derivados:				
De activo	-	59	-	59
De pasivo	-	(75)	-	(75)
Activos disponibles para la venta	242	-	1	243
	242	16	1	227

12.2 Instrumentos financieros derivados

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 12.1 anterior, el Grupo Iberia realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

De los derivados de tipo de cambio, los más empleados son los "swaps" de divisa ("cross currency swaps"), "forwards" y opciones. De los derivados de tipo de interés, los más utilizados son las permutas financieras ("swaps") de tipo de interés. Los derivados de precio de combustible son principalmente "swaps" y opciones.

El Grupo clasifica sus derivados en tres tipos siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

1. Derivados designados como coberturas de flujos de efectivo ("cash-flow"): aquéllos que permiten cubrir principalmente los flujos de caja de los arrendamientos operativos, ventas de billetes en moneda diferente al euro y compras de combustible.
2. Derivados designados como coberturas de valor razonable ("fair value"): aquéllos que permiten cubrir el valor de mercado de los activos y pasivos registrados en el estado de situación financiera consolidado.
3. Resto de derivados: aquéllos que no han sido designados como cobertura o que no cumplen con los requisitos establecidos por las NIIF.

Coberturas de tipo de cambio

Al 31 de diciembre de 2009, los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura bajo NIIF (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de resultados consolidadas) y los activos y pasivos subyacentes cubiertos, son los siguientes:

Millones de USD

	Moneda	Importe
Subyacente:		
<u>Activos:</u>		
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	112
Anticipos para flota y motores	USD	332
Fianzas entregadas	USD	1
Fondos Venezuela	USD	52
Equitys A-320	USD	54
<u>Pasivos:</u>		
Deuda 4 A-320/321	USD	(153)
Deuda 5 A-340	USD	(101)
Total subyacente		297
Derivado:		
Cross Currency Swap	USD	(7)
Fx Swaps	USD	302
Total derivados		295



El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2009 asciende a 0,2 millones de euros negativos y su cambio de valor respecto al 31 de diciembre de 2008, 6 millones de euros, se ha registrado como beneficio en el ejercicio, habiéndose compensado con el resultado negativo de la valoración de las partidas de activo y pasivo.

Al 31 de diciembre de 2009, el importe nocional total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

Subyacente	Millones de USD	Tipo de cobertura	Flujos cubiertos (millones USD)				
	Salidas de flujos de caja esperadas		2010	2011	2012	2013	2014
Gastos en divisa	1.041	Cross Currency Swaps	206	171	153	95	40
		Opciones:					
		USD "Four Ways"	-	-	-	-	-
		USD "túneles"	435	-	-	-	-
		Fx Forwards	165	-	-	-	-
Entrada Flota	160	Fx Forwards	40	-	-	-	-
Seguros	14	Fx Forwards	7	-	-	-	-

El valor de mercado al 31 de diciembre de 2009 de los derivados de tipo de cambio ("FX forwards" y opciones) es positivo y asciende a 6 millones de euros (23 millones de euros positivos en 2008). El importe neto del 2009 está compuesto por 26 millones de euros registrados en los epígrafes "Inversiones financieras a largo plazo - Derivados" e "Inversiones financieras a corto plazo - Derivados", y de 20 millones de euros registrados en los epígrafes "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del estado de situación financiera consolidado adjunto. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en 2010.

Los cambios en el valor razonable de la parte inefectiva de "forwards", por importe negativo de 200.000 euros, se han imputado como gasto en la cuenta de resultados consolidada del ejercicio 2009 adjunta.

El cambio de valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo asciende a 17 millones de euros negativos antes de considerar su efecto impositivo, que se difiere y se ha registrado en el patrimonio, neto de su efecto fiscal.

El riesgo de tipo de cambio y tipo de interés de los alquileres de flota ha sido gestionado con "Cross Currency Swaps" (CCS) que transforman un pago originalmente en dólares USA a euros.

El efecto de una variación del tipo de cambio de más 10% en el EUR/USD sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es de 70 millones de euros negativos, aproximadamente. En el caso de que la variación del tipo de cambio fuera de menos 10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 75 millones de euros positivos, aproximadamente.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2009

En millones (*)

Instrumento	Sociedad	Sociedad	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10	Nominal a 31-12-11	Nominal a 31-12-12	Nominal a 31-12-13
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	340	305	244	172	40
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	343	126	-	-	-
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	386	77	-	-	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	246	124	116	87	44

(*) Los importes figuran en la moneda en que la Sociedad Dominante paga.



El valor razonable de las permutas financieras ("Cross Currency Swaps") formalizadas al 31 de diciembre de 2009 asciende a 41 millones de euros negativos. El importe neto del 2009 se compone de 8 millones de euros en cuentas de activo y 49 millones de euros en cuentas de pasivo. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2010 a 2014.

Coberturas sobre tipos de interés

La Sociedad Dominante utiliza permutas financieras ("Cross Currency Swaps" e "Interest Rate Swap") sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de la flota, de acuerdo con el siguiente detalle:

Nominal en millones de dólares USA					
Instrumento	Moneda	31-12-09	31-12-10	31-12-11	31-12-12
Interest Rate Swaps:					
De flotante a flotante (*)	USD	256	235	212	63

(*) La Sociedad Dominante paga tipo de interés flotante con cap y floor y recibe tipo de interés flotante.

El valor razonable de las permutas financieras ("Interest Rate Swap") formalizadas al 31 de diciembre de 2009 asciende a 6 millones de euros negativos, registrado en cuentas de pasivo. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2010 a 2012.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo y tipos de interés, que suponen un ingreso de 3 millones de euros, han sido registradas en Patrimonio, netas de su impacto fiscal. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz, que supone un beneficio de 1 millón de euros, se ha imputado al resultado del ejercicio.

El efecto de una variación de +50 puntos básicos de la curva de tipos del euro sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es de 5 millones de euros positivos, aproximadamente. En el caso de considerar una variación de -50 puntos básicos, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 5 millones de euros negativos, aproximadamente.

Un movimiento de +/-50 puntos básicos sobre la curva de tipos de interés del dólar USA tendría los siguientes efectos: + 50 puntos básicos impactaría en el valor de las coberturas en 2 millones de euros positivos, aproximadamente. Por el contrario, una variación de -50 puntos básicos tendría un efecto de 2 millones de euros negativos, aproximadamente.

A efectos de estos cálculos, la Sociedad Dominante considera como escenario más probable un movimiento en las curvas de tipos de interés de esta magnitud en el transcurso de 2010. No obstante, a efectos de la simplificación del análisis, se ha considerado que la variación de los tipos de interés se produciría al cierre de 2009 y se mantendría estable durante 2010.



Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Commodity	Tm	Tipo de cobertura	Tm
				Nominal a 31-12-09
Compras combustible "JET Keroseno"	JET Kero CIF-NWE	1.814.000	SWAPS	1.146.000

El riesgo de precio del combustible está cubierto con "Swaps" que protegen las variaciones de flujos debidas a las variaciones del precio del combustible.

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 25 millones de euros positivos al 31 de diciembre de 2009 (373 millones de euros negativos en 2008), de este importe se han registrado 24,8 millones de euros en cuentas de activo y, marginalmente, 30.000 euros en cuentas de pasivo, en el epígrafe "Deudas a corto plazo" del estado de situación financiera consolidado adjunto.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de los derivados de combustible, que ascienden a 395 millones de euros positivos antes de su impacto fiscal, han sido registradas en Patrimonio, netas de su impacto fiscal. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz, han supuesto un beneficio de 3 millones de euros, y se han imputado al resultado del ejercicio.

El efecto de una variación del precio del combustible de +10% sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es 51 millones de euros positivos. En el caso de considerar una variación del precio de combustible de -10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 51 millones de euros negativos.

13. SITUACIÓN FISCAL**13.1 Saldos con las Administraciones Públicas**

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2009 y 2008 era la siguiente:

Millones de euros		
	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Activos por impuesto diferido	635	591
	635	591
Saldos corrientes:		
Haciendas Públicas extranjeras	5	7
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	12	21
Por otros conceptos	5	2
	22	30

El desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Pasivos por impuesto diferido	7	1
	7	1
Saldos corrientes:		
Por tasas de salida y seguridad de Aeropuertos	35	35
Haciendas Públicas extranjeras	33	35
Organismos de la Seguridad Social	20	21
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30	29
Por otros conceptos	1	5
	119	125

13.2 Conciliación del resultado contable con la base imponible fiscal y el gasto o (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades

El Impuesto sobre Sociedades de cada sociedad incluida en el perímetro de consolidación 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 con la base imponible y el gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios, es el siguiente:

Millones de euros

	2009		2008	
	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)
Resultado contable del ejercicio antes de impuestos	(435)	(435)	36	36
Ajustes de consolidación (a)	(8)	(8)	-	-
Diferencias permanentes:				
Aumentos	2	2	2	2
Disminuciones	-	-	(10)	(10)
Diferencias temporales:				
Con origen en el ejercicio				
Aumentos (b)	151	-	117	-
Disminuciones (c)	(57)	-	-	-
Con origen en ejercicios anteriores				
Aumentos	1	-	-	-
Disminuciones (d)	(222)	-	(210)	-
Base imponible (resultado fiscal)	(568)	(441)	(65)	28
Cuota fiscal al 30%	(170)	(132)	(20)	8
Deducciones	(6)	(6)	(6)	(6)
Activo por impuesto diferido - Crédito fiscal	(176)	-	(26)	-
Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades	-	(138)	-	2
Ajustes a la imposición sobre beneficios (Nota 13.3)	-	(24)	-	2
Total Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades	-	(162)	-	4

(a) Los ajustes de consolidación recogen, fundamentalmente, los resultados positivos aportados por las sociedades puestas en equivalencia.

(b) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para obligaciones con el personal y otras provisiones para riesgos y gastos, así como, a los importes recibidos durante el ejercicio por créditos memorándum y otros incentivos cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere.

(c) Este importe corresponde, principalmente, a la aplicación de la provisión producida por la aportación de las acciones de Clickair, S.A. en la ampliación de capital habida de Vueling Airlines, S.A., y a la consideración como gasto deducible del ejercicio de la revalorización del pasivo por el programa de puntos "Iberia Plus" como consecuencia del cambio de criterio mencionado en la Nota 2.3.

(d) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para obligaciones con el personal y al reconocimiento como ingresos del ejercicio de créditos memorándum y otros incentivos recibidos en ejercicios anteriores.

La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones, y las aportaciones a mutualidades. Las sociedades consolidadas se han acogido a determinados beneficios fiscales por dicho concepto, teniendo previsto acreditar deducciones por importe de 4 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009, habiendo acreditado un importe de 3 millones de euros en la liquidación del ejercicio 2008.



El Grupo Iberia ha previsto acreditar en 2009 deducciones en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades por doble imposición interna e internacional por importe de 2 millones de euros, habiendo acreditado por dichos conceptos un importe de 2 millones de euros en el ejercicio 2008.

En los últimos ejercicios los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes han sido los siguientes:

Millones de euros

	Reinversión	Deducción
2005	825	129
2006	1	-
2007	123	16
2008	-	-
2009	8	1

13.3 Desglose del gasto por Impuesto sobre Sociedades

El desglose del gasto por Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Impuesto corriente:		
Por operaciones continuadas	-	-
Impuesto diferido:		
Por operaciones continuadas	(138)	2
Ajustes a la imposición sobre beneficios	(24)	2
Total gasto por impuesto	(162)	4

Los ajustes a la imposición se corresponden, fundamentalmente, con el ingreso percibido de la Hacienda Pública española en concepto de Impuesto sobre Sociedades, así como diferencias entre la estimación del Impuesto sobre Sociedades realizada al cierre del ejercicio 2008 y las declaraciones del mencionado impuesto finalmente presentadas.

La conciliación entre el gasto o ingreso por Impuesto sobre Sociedades de acuerdo con el tipo estatutario vigente en España y el tipo efectivo aplicable al Grupo, es como sigue:

Millones de euros

	2009	2008
Gasto / (Ingreso) calculado de acuerdo con el tipo estatutario aplicable en España	(130)	11
Efecto de:		
Diferencias permanentes	-	(3)
Resultado procedente de sociedades puestas en equivalencia	(2)	-
Deducciones	(6)	(6)
Ajustes a la imposición	(24)	2
	(162)	4

13.4 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados directamente en el patrimonio neto

El detalle de los impuestos registrados con impacto directamente en el Patrimonio Neto de los ejercicios 2008 y 2009 es el siguiente:

Millones de euros

	Saldo al 31-12-07	Aumentos	Disminuciones	Saldo al 31-12-08	Ajustes por cambio de criterio (Nota 3.2)	Disminuciones	Saldo al 31-12-09
Instrumentos financieros de cobertura	38	101	(20)	119	-	(115)	4
Activos financieros disponibles para la venta	-	34	-	34	-	(7)	27
Programa "Iberia Plus"	-	-	-	-	11	(11)	-
Total	38	135	(20)	153	11	(133)	31

13.5 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, se han registrado en el estado de situación financiera consolidado en los epígrafes "Activos por impuestos diferidos" y "Pasivos por impuestos diferidos", respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

Millones de euros

	2009		2008	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
Diferencias temporarias	422	7	565	-
Crédito fiscal por bases imponibles negativas	199	-	20	1
Deducciones pendientes de aplicar	14	-	6	-
	635	7	591	1

Los activos por impuesto diferido se han generado, principalmente, por las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios, así como, por los ingresos recibidos por créditos memorándum y otros incentivos relacionados con la flota cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere. Adicionalmente, incluye los impuestos registrados con impacto directamente en el Patrimonio Neto (véase nota 13.4).

El movimiento en el saldo de los activos por impuestos diferidos en 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

	Activos por impuesto diferido			
	Por diferencias temporarias	Por bases imponibles negativas	Por deducciones pendientes de aplicación	Total
Saldo al 31 de diciembre de 2007	476	-	-	476
Altas	158	20	6	184
Bajas	(69)	-	-	(69)
Saldo al 31 de diciembre de 2008	565	20	6	591
Ajuste por cambio de criterio (Nota 3.2)	11	-	-	11
Saldo al 1 de enero de 2009	576	20	6	602
Altas	45	170	6	221
Bajas	(201)	-	-	(201)
Ajustes positivos a la imposición (Nota 13.3)	2	9	2	13
Saldos al 31 de diciembre de 2009	422	199	14	635

Al cierre del ejercicio 2009, una vez considerada la estimación del Impuesto sobre sociedades del ejercicio 2009, el detalle de los créditos fiscales por bases imponibles negativas así como su plazo máximo para su compensación, es el siguiente:

Millones de euros

Año de origen	Base imponible	Efecto fiscal	Compensable hasta
2008	97	29	2023
2009	566	170	2024
	663	199	

El calendario estimado de aplicación de los activos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

Millones de euros

Año de recuperación	
2010	82
2011	36
2012 y siguientes	517
	635

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el estado de situación financiera consolidado por considerar los Administradores de la Sociedad Dominante que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros, es probable que dichos activos sean recuperados.

13.6 Inspecciones fiscales

Como consecuencia de diferentes inspecciones, las autoridades tributarias incoaron determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad Dominante, correspondientes a los ejercicios 1993 a 1997 (principalmente retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad Dominante ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).



En la inspección llevada a cabo durante los ejercicios 2007 y 2008, las autoridades incoaron actas, en relación al Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2002 a 2004 y al Impuesto sobre el Valor Añadido ejercicios 2003 a 2004, ambas en conformidad. Adicionalmente, las autoridades incoaron actas en relación al Impuesto sobre la Renta de no Residentes, así como al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de los ejercicios 2003 y 2004, recurridas por la Sociedad Dominante.



Los Administradores y los asesores fiscales de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Otras provisiones" (véase Nota 10.3).

En relación con los ejercicios no prescritos, 2005 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2006 y siguientes para los restantes impuestos aplicables a las Sociedades del Grupo, los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales consolidadas.

14. INGRESOS

14.1 Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a la actividad del Grupo de los ejercicios 2009 y 2008 es como sigue:

	Millones de euros	
	2009	2008
Ingresos de pasaje (a)	3.325	4.218
Ingresos de carga	251	347
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuertos)	266	275
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297
Otros ingresos	79	86
	4.231	5.223

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes caducados, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 188 millones de euros y 327 millones de euros en 2009 y 2008, respectivamente.

La distribución por redes de los ingresos de pasaje sin incluir los "otros ingresos" es la siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Doméstico	709	929
Medio radio	890	1.124
Largo radio	1.538	1.838
	3.137	3.891

14.2 Otros ingresos de explotación

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

Millones de euros

	2009	2008
Recurrentes:		
Ingresos por comisiones	64	80
Ingresos por alquileres	15	18
Excesos de provisiones (Nota 10)	10	14
Otros ingresos diversos	89	115
No recurrentes:		
Excesos de provisiones (Nota 10)	45	30
Otros ingresos de explotación no recurrentes	4	35
	227	292

Los ingresos por comisiones recogen, principalmente, las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, así como, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y de la venta de billetes de Clickair, S.A. y Vueling Airlines, S.A. con código Iberia.

El epígrafe "Otros ingresos de explotación no recurrentes", correspondiente a 2008 incluye, fundamentalmente, 15 millones de euros recibidos de una compañía de seguros.

14.3 Ingresos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Intereses de imposiciones a corto plazo	56	122
Intereses de créditos	6	4
Otros ingresos financieros	2	11
	64	137

15. GASTOS

15.1 Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2009 y 2008 adjuntas presentan la siguiente composición:



Millones de euros

	2009	2008
Recurrentes:		
Combustible de aviones	1.184	1.666
Repuestos para la flota aérea	191	160
Material de mayordomía	19	21
Otros aprovisionamientos	16	17
	1.410	1.864

15.2 Plantilla y otros gastos de personal

El desglose del saldo del epígrafe "Gastos de personal" de las cuentas de resultados consolidadas de los ejercicios 2009 y 2008 adjuntas, es el siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Sueldos, salarios y asimilados	997	1.001
Cargas sociales	300	319
Gastos de personal no recurrentes:		
Dotaciones por ampliación del Expediente de Regulación de Empleo (Nota 10.2)	51	1
	1.348	1.321

El número de empleados de las empresas integradas en el Grupo, medido en términos de plantilla media equivalente, por categoría profesional durante los ejercicios 2009 y 2008, ha sido el siguiente:

Número de empleados

	2009	2008
Alta Dirección	10	10
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.145	1.121
Cuerpo General Administrativo	5.394	5.694
Servicios Auxiliares	4.697	5.104
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.930	2.875
Otros	1.160	1.207
	15.326	16.001
Vuelo:		
Pilotos	1.590	1.644
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.745	3.923
	5.335	5.567
	20.671	21.578

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, la distribución por sexos y por categoría profesional del personal en plantilla es la siguiente:

	2009		2008	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	9	1	9
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	436	681	433	719
Cuerpo General Administrativo	3.699	1.911	4.032	2.026
Servicios Auxiliares	457	4.695	479	5.071
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	32	2.891	31	2.894
Otros	520	640	552	679
	5.144	10.818	5.527	11.389
Vuelo:				
Pilotos	60	1.580	60	1.608
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.935	975	3.084	1.070
	2.995	2.555	3.144	2.678
	8.140	13.382	8.672	14.076

15.3 Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas de 2009 y 2008 adjuntas, es la siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Servicios de tráfico aéreo	342	362
Alquiler flota aérea:		
Dry lease	315	324
Wet lease	16	33
Carga	11	16
Otros	7	13
Tasas de navegación	252	258
Mantenimiento de flota aérea	202	228
Gastos comerciales	151	200
Gastos sistema de reservas	134	137
Otros alquileres	73	76
Servicios a bordo	66	72
Otros mantenimientos	46	49
Gastos de escala	34	37
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	22	33
Otros gastos recurrentes	319	314
Gastos no recurrentes	6	5
	1.996	2.157

El gasto por "Mantenimiento de flota aérea" incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo.

Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal han ascendido en 2009 a 529.000 euros y a 611.500 euros en 2008. Por su parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Iberia Aéreas de España, S.A. por el auditor principal y otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en los ejercicios 2009 y 2008 a 350.600 euros y 428.000 euros, respectivamente.

15.4 Gastos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de las cuentas de resultados consolidadas adjuntas, es el siguiente:

Millones de euros		
	2009	2008
Actualización de pasivos laborales (Nota 10.1)	23	25
Intereses por arrendamientos financieros	14	15
Intereses de préstamos	2	6
Otros gastos financieros	1	6
	40	52

16. 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 2009 y 2008 es la siguiente:

Millones de euros		
Sociedad	Beneficio/(Pérdida)	
	2009	2008
Sociedades del Grupo:		
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	(282)	48
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A.	-	1
Iberia México, S.A.	1	1
	(281)	50
Asociadas y multigrupo:		
Handling Guinea Ecuatorial, S.A.	-	1
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A.	1	1
Clickair, S.A.	-	(19)
Vueling Airlines, S.A.	7	-
Grupo Air Miles	(1)	-
Madrid Aerospace Services, S.L.	(1)	-
Otros	2	-
	8	(18)
Resultados atribuidos a la Sociedad Dominante	(273)	32

17. SEGMENTOS DE NEGOCIO Y GEOGRÁFICOS

Criterios de segmentación

La información por segmentos se estructura, en primer lugar, en función de las distintas líneas de negocio del Grupo y, en segundo lugar, siguiendo una distribución geográfica.

Segmentos principales - de negocio

Las líneas de negocio que se describen seguidamente se han establecido en función de la estructura organizativa del Grupo Iberia en vigor al cierre del ejercicio 2009; teniendo en cuenta, por un lado, la naturaleza de los servicios ofrecidos y, por otro, los segmentos de clientes a los que van dirigidos.

En el ejercicio 2009 el Grupo Iberia centró sus actividades en las siguientes grandes líneas de negocio, que constituyen la base sobre la que el Grupo presenta la información relativa a su segmento principal:

1. Actividad de transporte (incluye tanto transporte de pasajeros como de carga).
2. Actividad de aeropuertos (incluye las actividades de handling).
3. Actividad de mantenimiento e ingeniería.
4. Otras actividades.

Los ingresos y gastos que no pueden ser atribuidos específicamente a alguna línea de carácter operativo o que son el resultado de decisiones que afectan globalmente al Grupo - y, entre ellos, los gastos originados por proyectos y actividades que afectan a varias líneas de negocio, los ingresos de las participaciones estratégicas, así como el gasto por impuesto sobre beneficios, etc. - se atribuyen a un "Área Corporativa"; a la que, también, se asignan las partidas de conciliación que surgen al comparar el resultado de integrar los estados financieros de las distintas líneas de negocio (que se preparan con criterios de gestión) con las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

Los costes incurridos por la Unidad Corporativa se distribuyen, mediante un sistema de asignación interna de costes, entre las distintas líneas de negocio.



Segmentos secundarios - geográficos

Por otro lado, las actividades del grupo se clasifican geográficamente en los mercados Doméstico (España), Corto y Medio Radio Internacional (Europa, África excepto Sudáfrica y Oriente Medio) y Largo Radio.

Bases y metodología de la información por segmentos de negocio

La información por segmentos que se expone seguidamente se basa en los informes mensuales elaborados por el Grupo Iberia y se genera a partir del sistema de contabilidad analítica del Grupo, que categoriza las transacciones realizadas por el Grupo por línea de negocio y geográficamente.

Los ingresos ordinarios del segmento corresponden a los ingresos ordinarios externos e internos directamente atribuibles al segmento y no incluyen ingresos financieros ni dividendos ni las ganancias procedentes de venta de inversiones.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos corporativos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. Estos gastos repartidos no incluyen intereses ni pérdidas derivadas de la venta de inversiones, ni el gasto de impuesto sobre beneficios, que no estén relacionados con las actividades de explotación de los segmentos, y por tanto, no puedan ser distribuidos utilizando un criterio razonable.



Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo más los que le pueden ser directamente atribuibles de acuerdo a los criterios de reparto anteriormente mencionados. Los pasivos no incluyen las deudas por el impuesto sobre beneficios.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades:

Millones de euros

	Transporte		Aeropuertos		Mantenimiento e ingeniería		Corporativa y otras actividades		Total Grupo	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Ingresos de explotación:										
Externos	3.780	4.813	283	289	322	309	24	39	4.409	5.450
Internos	5	5	195	202	411	387	370	381	-	-
Gastos de explotación:										
Externos	3.579	4.239	451	480	644	616	198	194	4.872	5.529
Internos	723	694	30	31	33	31	195	219	-	-
Resultados de explotación	(517)	(115)	(3)	(20)	56	49	1	6	(463)	(80)
E.B.I.T.D.A.R.	(49)	413	13	(4)	80	73	18	17	62	499
Alquiler Flota	(349)	(386)	-	-	-	-	-	-	(349)	(386)
E.B.I.T.D.A.	(398)	27	13	(4)	80	73	18	17	(287)	113
Amortizaciones	(119)	(142)	(16)	(16)	(24)	(24)	(17)	(11)	(176)	(193)
Resultados no recurrentes							(12)	85	(12)	85
Resultados financieros							32	49	32	49
Participación en resultados de Sociedades puestas en equivalencia							8	(18)	8	(18)
Resultado antes de impuestos							(436)	-	(435)	36
Impuesto sobre sociedades							162	(4)	162	(4)
Resultados netos									(273)	32
Plantilla equivalente (personas)	8.408	8.776	7.132	7.769	3.845	3.767	1.286	1.266	20.671	21.578
Inversiones	88	231	4	5	42	27	14	22	148	285
Inmovilizado material	754	829	61	74	180	172	51	43	1.046	1.118
Existencias	42	39	-	-	170	179	3	6	215	224
Resto activo	-	-	-	-	-	-	3.785	4.292	3.785	4.292
Total activo									5.046	5.634
Anticipo de clientes	390	394	-	-	-	-	-	-	390	394
Remuneraciones pendientes de pago	86	91	32	37	21	21	10	10	149	159
Resto de pasivo	-	-	-	-	-	-	2.956	3.517	2.956	3.517

Las ventas entre segmentos se efectúan aplicando un sistema de precios internos que se basa en precios de mercado en función del ámbito y volumen equivalentes.



El cuadro siguiente muestra el desglose de los ingresos del Grupo de acuerdo con su distribución geográfica:

Segmentos secundarios	Ingresos	
	2009	2008
Doméstico	1.686	2.076
Corto y Medio Radio Internacional	940	1.272
Largo Radio	1.783	2.102
	4.409	5.450

La práctica totalidad de los activos del Grupo serían asignables al mercado doméstico, excepto la flota que no tiene una localización geográfica definida. Los porcentajes de utilización de la flota, medido en términos de horas bloque totales, para cada mercado geográfico se muestran a continuación:

Segmentos secundarios	Porcentajes de utilización	
	2009	2008
Doméstico	25,55	25,07
Corto y Medio Radio Internacional	27,04	39,36
Largo Radio	47,41	35,57
	100,00	100,00

18. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Saldos y operaciones con otras partes vinculadas

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones con entidades vinculadas:

Millones de euros

	2009		2008	
	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia
Empresas asociadas	46	86	47	100
Accionistas significativos:				
British Airways Plc	13	24	16	37
Grupo El Corte Inglés	23	-	29	-
Caja Madrid	26	29	33	22
	108	139	125	159

Las operaciones realizadas con British Airways Plc corresponden, fundamentalmente, a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a esta compañía, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los Programas de Fidelización, y cobros y pagos por servicios de handling prestados.

En el caso del grupo "El Corte Inglés", las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo, comisiones e incentivos de ventas de pasaje y desarrollo de aplicaciones y equipos.

Por último, las operaciones con Caja Madrid corresponden, principalmente, a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones, rentas por el alquiler de aviones, así como las rentabilidades de las inversiones financieras.



Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2009 y 2008 los estados de situación financiera consolidados adjuntos incluyen los siguientes saldos con entidades vinculadas originados por la actividad normal del negocio:

	Millones de euros	
	2009	2008
Empresas asociadas	(6)	4
Accionistas significativos:		
British Airways Plc	4	9
Caja Madrid	365	550
Grupo El Corte Inglés	7	5

Asimismo, a 31 de diciembre de 2009 y 2008 el Grupo tiene comprometidas cuotas por arrendamiento de aeronaves con sociedades del grupo Caja Madrid por importe de 194 y 224 millones de euros, respectivamente.

19. RETRIBUCIONES A LOS ADMINISTRADORES Y A LA ALTA DIRECCIÓN

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2009 y 2008 por los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

	Miles de euros	
	2009	2008
Asignación fija	783	780
Compensación económica por asistencia a sesiones	783	774
Retribuciones en especie	111	85
Total	1.677	1.639

Por otra parte, la Sociedad Dominante ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 6.000 euros y 5.000 euros en 2009 y 2008, respectivamente.

Dos de los Administradores de la Sociedad Dominante ocupan un puesto ejecutivo (un Administrador en 2008), por cuyo desempeño la Sociedad Dominante ha satisfecho las siguientes cantidades:

	Miles de euros	
	2009	2008
Retribuciones fijas	550	693
Retribuciones variables	-	503
Retribuciones en especie	3	11
Seguridad Social y otros gastos	57	128
	610	1.335

En 2009, el anterior Presidente (Administrador de la Sociedad Dominante hasta causar baja) ha percibido una remuneración de 838.000 euros y, asimismo, el importe de los gastos asumidos por la Sociedad Dominante en concepto de Seguridad Social y otros conceptos ha ascendido a 57.000 euros. Adicionalmente, al causar baja ha percibido 3.167.000 euros, de este importe, 277.000 euros han supuesto gasto para la Sociedad Dominante y el resto lo ha cubierto un seguro.

Adicionalmente, durante 2009 y 2008 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro por importe de aproximadamente un millón de euros y trescientos mil euros, respectivamente.

Durante los ejercicios 2009 y 2008 no se ha concedido anticipos o créditos a los Administradores de la Sociedad Dominante.



Retribuciones a la Alta Dirección

La remuneración de la Alta Dirección de la Sociedad Dominante- excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de Administrador (cuyas retribuciones han sido detalladas anteriormente) - durante los ejercicios 2009 y 2008 puede resumirse en la forma siguiente:

Miles de euros		
Concepto	2009	2008
Retribuciones salariales (fijas y variables)	2.919	3.010
Indemnizaciones	1.467	-
Remuneración en especie	126	112
	4.512	3.122

Adicionalmente, durante 2009 y 2008 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro y a planes de pensiones por importe de 167.000 euros y 151.000 euros, respectivamente.

Durante los ejercicios 2009 y 2008 no se han concedido anticipos o créditos a los miembros del Comité de Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

20. DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE LOS ADMINISTRADORES

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indican a continuación las actividades realizadas en 2009 por los Administradores, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes:

Nombre	Sociedad	Actividad	Tipo de régimen	Cargo/Función
Rafael Sánchez-Lozano	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Vocal Consejo
Roger Maynard	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Director de Alianzas e Inversiones
	British Airways CityFlyer Ltd. y British Airways European Ltd.	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Directivo / Consejero
Keith Williams	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Director Financiero / Consejero
Jorge Pont Sánchez	Vueling Airlines, S.A.	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Vocal Consejo

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos Administradores que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes son Roger Maynard que participa en un 0,0004994% en British Airways Plc y Keith Williams que participa en un 0,00286% en British Airways Plc.

Por último, los Administradores (o personas que actúen por su cuenta), no han realizado ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo Iberia, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.



21. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, el Grupo ha continuado desarrollando durante 2009 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

En 2009 y 2008 el Grupo ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 5 y 4 millones de euros, respectivamente, según el siguiente detalle:

	Millones de euros	
	2009	2008
Reparaciones y conservación medioambientales	2	1
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1	1
Tributos medioambientales y otros	2	2
	5	4

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 78 millones de euros y una amortización acumulada de 57 millones de euros al 31 de diciembre de 2009 (77 millones de euros de coste y 52 millones de euros de amortización acumulada en 2008).

En lo referente a la flota, el Grupo mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, el Grupo continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores.

En cuanto a las operaciones en tierra, la Sociedad Dominante está certificada como ISO 14001/AENOR sobre Sistemas de Gestión Ambiental que incluye las instalaciones de mantenimiento aeronáutico de la Sociedad Dominante en el aeropuerto de Madrid (Barajas). Esta certificación, junto con las ya existentes en el área de handling y en el resto de instalaciones de mantenimiento de la Sociedad Dominante, supone que la totalidad de aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por una certificación externa.



Asimismo, desde el ejercicio 2009, la Sociedad Dominante ha entrado a formar parte del programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que pretende disminuir la congestión de aeronaves, así como su impacto en el medio ambiente.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad Dominante considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

Por último, las inversiones realizadas por motivos medioambientales durante el ejercicio 2009 han ascendido a 1 millón de euros.

22. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Para la elaboración del Estado de Flujos de Efectivo la compañía considera como "Efectivo u otros equivalentes" los saldos incluidos en las cuentas "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" así como una parte de los saldos incluidos en la cuenta "Inversiones financieras a corto plazo - Otras inversiones financieras" (véase Nota 7.2) por cumplir estos últimos las condiciones de ser activos de gran liquidez y sin riesgo de alteraciones en su valor.

Las principales partidas del Estado de Flujos de Efectivo corresponden a los pagos por inversiones derivados de las adquisiciones de flota (véase Nota 6) así como de la financiación recibida, y los pagos realizados incluidos en el capítulo "Otros cobros (pagos)", donde se recogen los pagos satisfechos al personal derivados de las provisiones por reestructuración y por obligaciones con el personal (véase Nota 10).





**Informe
de Gestión
Consolidado**

GRUPO IBERIA

PRINCIPALES PARÁMETROS

GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación recurrentes	4.409	5.450	(19,1)
BAIIAR (EBITDAR) (1)	61	500	(87,8)
Resultado de explotación recurrente	(464)	(79)	n.s.
Resultado de las operaciones (2)	(475)	5	n.s.
Resultado antes de impuestos	(435)	36	n.s.
Resultado consolidado del ejercicio	(273)	32	n.s.
Resultado atribuible a la Sociedad Dominante	(273)	32	n.s.
Beneficio básico por acción (cts. €) (3)	(29,5)	3,4	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	62.158	66.098	(6,0)
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	49.612	52.885	(6,2)
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	80,0	(0,2 p.)
Ingresos de pasaje (millones €)	3.137	3.891	(19,4)
Ingreso medio de pasaje por PKT (cts. €)	6,32	7,36	(14,1)
Ingreso medio de pasaje por AKO (cts. €)	5,05	5,89	(14,3)
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	1.551	1.564	(0,8)
Endeudamiento neto de balance (millones €) (4)	(1.417)	(1.803)	(21,4)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (5)	1.229	1.012	21,4
Margen EBITDAR (%) (1)	1,4	9,2	(7,8 p.)
Margen resultado de explotación (%) (1)	(10,5)	(1,5)	(9,0 p.)
Margen resultado consolidado (%)	(6,2)	0,6	(6,8 p.)
ROE (%) (6)	(17,6)	2,1	(19,7 p.)
Ingresos de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,09	8,24	(14,0)
Costes de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,84	8,36	(6,3)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cts. €) (1)	5,93	5,84	1,5
Recursos			
Plantilla media equivalente (7)	20.671	21.578	(4,2)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (1) (8)	215	254	(15,3)
Productividad (miles de AKO por empleado) (8)	3.042	3.097	(1,8)
Flota operativa a 31 de diciembre	109	119	(8,4)
Utilización de la flota (horas bloque por avión y día)	10,3	10,0	3,7

n.s.: no significativo

(1) EBITDAR (beneficio de explotación antes de amortizaciones y costes de arrendamiento de flota), márgenes sobre ingresos recurrentes, ingresos y costes unitarios excluyen las partidas no recurrentes.

(2) Los resultados de las operaciones agregan los resultados de explotación recurrentes y los no recurrentes.

(3) Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 925.205 en 2009, y 929.348 en 2008.

(4) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir la valoración de las coberturas al cierre de 2009 y 2008).

(5) Calculado del siguiente modo: Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados - Intereses capitalizados de préstamos Iberbus (al 4% en 2009, al 6% con anterioridad).

(6) Rentabilidad sobre Recursos Propios: Resultados consolidados / Patrimonio neto.

(7) Incluye a los empleados de Iberia, CACESA, ALAER y Binter Finance.

(8) Productividad de la plantilla total de la compañía Iberia.



1. HECHOS RELEVANTES

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia) es una de las mayores compañías europeas de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Opera una amplia red de vuelos regulares, que en su mayoría enlazan el aeropuerto de Madrid-Barajas con 83 destinos nacionales e internacionales distribuidos por Europa, América, África y Oriente Medio. Iberia es la compañía que más pasajeros transporta entre Europa y Latinoamérica.

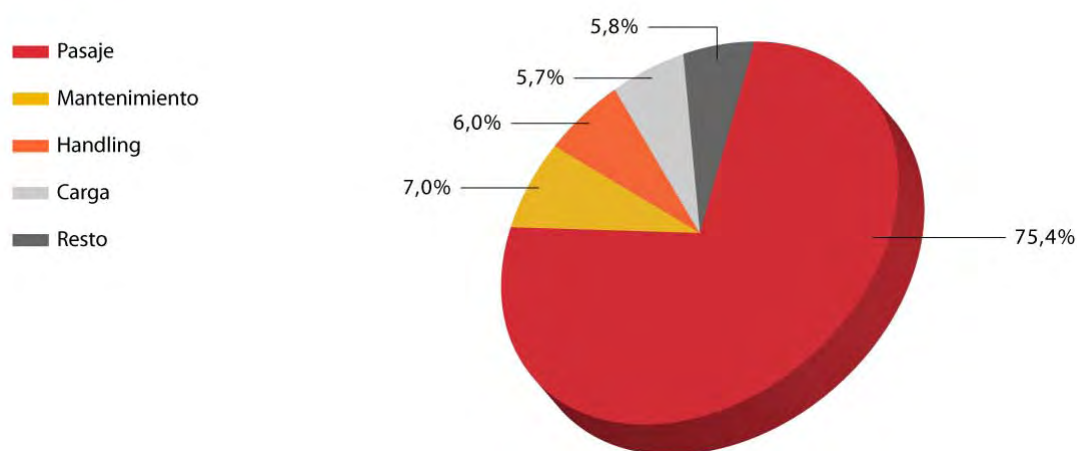
Iberia desarrolla adicionalmente otros negocios, entre los que destacan los servicios de mantenimiento de aeronaves y de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos. Además, la compañía ha ido constituyendo o participando en diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia, y cuyas actividades complementan o están relacionadas con las de la propia compañía matriz.

La compañía presta todos sus servicios con el compromiso de satisfacer las expectativas de sus clientes, y busca la creación de valor para sus accionistas. La sociedad gestiona sus negocios en base a unos principios de respeto y cuidado del entorno, realizando una labor de colaboración activa en el ámbito social. Iberia forma parte de los índices de sostenibilidad DJSI World y FTSE4Good IBEX, que reconocen a las empresas con mejores prácticas en materia económica, social y ambiental.

Iberia es miembro de pleno derecho de la alianza **oneworld**, uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

Desde abril de 2001 las acciones de Iberia cotizan en el mercado de valores español, siendo sus principales accionistas Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, con un 22,99% del capital, y British Airways con un 13,15%. En noviembre de 2009 Iberia y British Airways firmaron un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión entre iguales de las dos compañías.

GRUPO IBERIA. DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN RECURRENTE EN 2009



Entorno económico

En 2009 la economía mundial sufrió la peor recesión desde la década de 1930. El retroceso en la actividad económica comenzó en la segunda mitad de 2008, al verse impactada por los efectos de la crisis financiera internacional, produciéndose un rápido empeoramiento. Dramáticos descensos en la producción industrial, mercados financieros paralizados, aumento del desempleo y economías familiares con altos niveles de deuda incrementaron el riesgo de caer en una recesión económica más profunda y prolongada, que fue evitada gracias a una intervención sin precedentes de los gobiernos y bancos centrales, a través de amplias medidas de estímulo monetario y fiscal.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que el producto interior bruto (PIB) mundial experimentó un decremento del 0,8% en el año 2009, frente al crecimiento del 3,0% registrado en 2008.

Crecimiento del PIB real (a)	2009	2008
A nivel mundial (b)	(0,8)	3,0
Estados Unidos	(2,5)	0,4
Zona del Euro (b)	(3,9)	0,6
Japón	(5,3)	(1,2)
América Latina y el Caribe (b)	(2,3)	4,2
España	(3,6)	0,9

Fuentes: FMI, Perspectivas de la economía mundial (enero 2010).

(a) Variación anual en porcentaje del Producto Interior Bruto, precios constantes.

(b) Los agregados del crecimiento mundial y regional corresponden al PIB promedio ponderado según los niveles del poder adquisitivo.

En el tercer trimestre de 2009 algunos indicadores comenzaron a dar señales de cambio de tendencia, y los datos económicos del cuarto trimestre han confirmado la recuperación de las principales economías europeas y de Japón, y han ofrecido el primer dato de crecimiento positivo para la economía norteamericana. Aunque existe una cierta incertidumbre sobre la sostenibilidad de dicha recuperación, ya que está muy sustentada sobre los planes de estímulo económico, los incentivos a las ventas de automóviles y los ciclos de inventarios, la opinión mayoritaria es que la situación internacional va a mejorar. El ritmo de la recuperación, sin embargo, variará mucho en función de la base económica de cada país. Se espera un crecimiento débil para los países de la Unión Europea, y más vigoroso para las economías emergentes y países en desarrollo, destacando el resurgimiento en Asia, liderado por China e India.

En el caso de España, la coincidencia de la crisis financiera mundial y de la propia crisis inmobiliaria ha tenido una amplia repercusión en la actividad económica. En 2009 se produjeron importantes caídas en el consumo de los hogares y en el sector de la construcción, que habían sido los motores de una larga fase expansiva hasta 2008. Ante la caída de la demanda los inventarios de las empresas se fueron acumulando, produciendo pérdidas, quiebras y una importante caída en la inversión en bienes de equipo. Muy especialmente, la crisis tuvo un profundo impacto en el empleo, elevando la tasa de paro al 18,8% de la población activa al finalizar el año.

El PIB español registró descensos significativos en los tres primeros trimestres de 2009, moderándose el retroceso de la actividad económica en el último trimestre, resultando una caída del 3,6% en el acumulado del año, según las últimas estimaciones publicadas por el FMI, lo que supone una pérdida de 4,5 puntos respecto al crecimiento económico de 2008.

La crisis económica global también tuvo un marcado impacto en el sector turístico español, que supone el 11 por ciento del PIB de nuestra nación. Durante 2009 llegaron a España 5,1 millones de turistas menos, lo que representa un descenso del 8,7% respecto a 2008. No obstante, durante el año se produjo una progresiva moderación en los descensos interanuales, que fueron muy acusados en el primer semestre (-16,3% hasta marzo y -11,4% en el segundo trimestre). El avión fue la principal vía de acceso de los turistas internacionales a España el año pasado: 40,2 millones de visitantes llegaron en avión (el 77,1% del total), registrando una caída del 9,3% respecto a 2008.

Evolución del sector aéreo

La recesión económica mundial ha tenido un fuerte impacto en el sector aéreo, uno de los más castigados por la contención del gasto de familias y empresas. El conjunto de la industria aérea registró en 2009 los mayores descensos en el volumen de tráfico, tanto de pasajeros como de carga, y en las cifras de ingresos de toda su historia.

Durante 2008 el tráfico internacional de pasajeros en el conjunto del sector aéreo había experimentado una progresiva desaceleración, que le llevó a registrar moderados descensos interanuales en el último trimestre. La situación se agravó durante los primeros meses de 2009, cuando la demanda registró caídas récord, que llegaron a superar el 10% en los meses de febrero y marzo, produciéndose a partir de entonces una paulatina desaceleración en los descensos. En los últimos cuatro meses de 2009 el tráfico internacional de pasajeros se incrementó respecto al año anterior, favorecido por el inicio de la recuperación económica y también por la debilidad de la base comparativa. En el conjunto del año, el volumen de tráfico internacional, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), disminuyó un 3,5% respecto a 2008, según



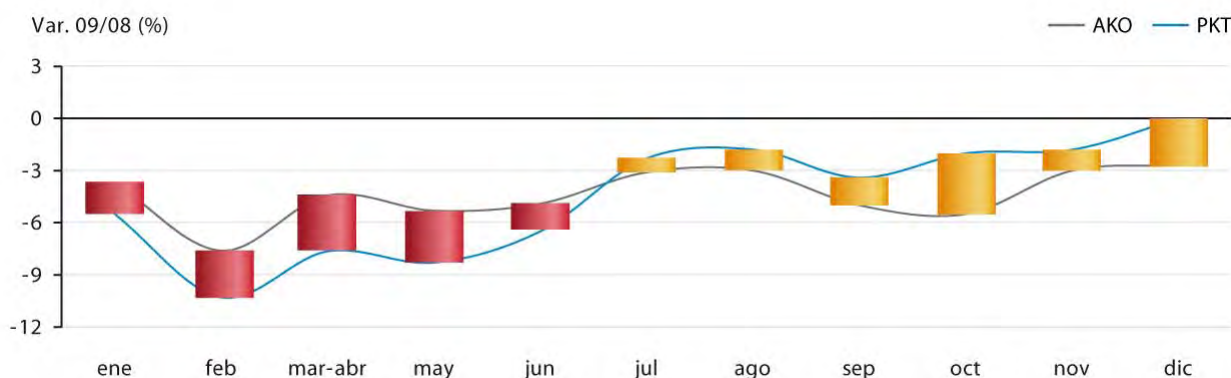
datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés), registrándose descensos en casi todas las regiones del mundo.

Las compañías europeas de red también sufrieron fuertes caídas en el volumen de tráfico de pasajeros en los primeros meses de 2009, que se fueron atenuando durante el segundo semestre, pero la recuperación de la demanda está siendo más lenta que en otras regiones. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el número de PKT en vuelos regulares disminuyó un 4,5% en 2009, con retrocesos de tráfico generalizados que afectaron tanto a las rutas europeas como a la mayoría de las redes de largo radio.

Ante la debilidad de la demanda, las compañías de la AEA comenzaron a reducir su volumen de oferta a finales de 2008, manteniendo cierta estabilidad en los ajustes a lo largo de 2009. De esta forma, a partir de julio los coeficientes de ocupación de pasaje mejoraron respecto al año anterior. En el acumulado de los doce meses, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) de la AEA disminuyó un 4,2%, y el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 76,0%, empeorando 0,3 puntos respecto al registrado en 2008.

El conjunto de la industria aérea gestionó bien la capacidad en el año 2009, pero los ingresos unitarios fueron mucho más bajos.

TRÁFICO REGULAR DE LAS COMPAÑÍAS DE LA AEA EN 2009 VARIACIONES RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



Los datos de marzo y abril se presentan acumulados para evitar la distorsión que produce el distinto calendario de Semana Santa al comparar la actividad mensual de los dos años.

En 2009 el tráfico internacional de carga aérea en el mundo se desplomó un 10,1% respecto al año anterior debido a la crisis del comercio mundial. La caída del tráfico de carga comenzó antes que la de pasajeros, a mediados de 2008, y ha sido más profunda (en diciembre de 2008 y enero de 2009 registró decrementos superiores al 24%). A mediados de 2009 inició una lenta recuperación, apoyado principalmente en la mejora de las perspectivas de las economías emergentes asiáticas, llegando a registrar variaciones interanuales positivas a partir del mes de octubre. En referencia a las compañías europeas de la AEA, en el acumulado de los doce meses el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga disminuyó un 16,5% respecto al año anterior.

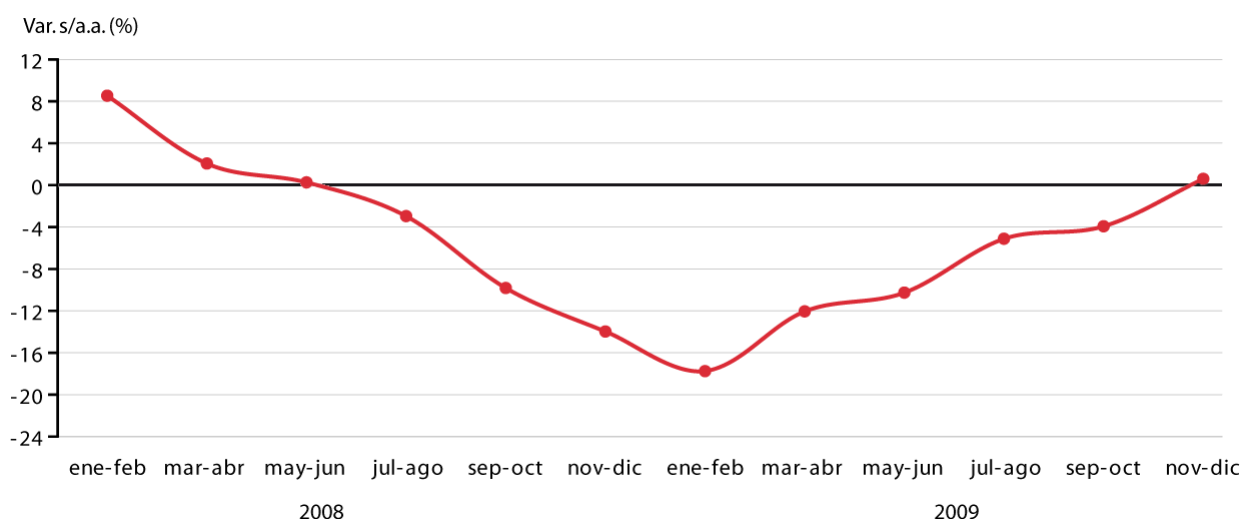
Además de la importante pérdida en el volumen de tráfico, el sector aéreo también sufrió una fuerte caída en los ingresos medios de pasaje y carga en 2009. Según estimaciones de IATA, en los vuelos internacionales el descenso medio de las tarifas de pasaje en 2009 se situó entre el 10% y el 15% respecto al año anterior. Mientras que en el caso de las compañías de la AEA, el descenso del ingreso medio por PKT alcanzaba el 14,4% en el acumulado a septiembre. Un factor determinante de esta caída del ingreso unitario fue la importante pérdida de pasajeros en las clases First y Business, cuyo número descendió un 17,1% hasta noviembre, según datos de IATA.

Durante 2009 las compañías aéreas intensificaron las medidas de reducción de gastos, disminuyeron el número de frecuencias y pararon aviones. Pero al mismo tiempo se han producido entregas de aviones nuevos, lo que ha provocado como resultado una caída en la utilización de flota en el conjunto de la industria, que no beneficia a la evolución del coste unitario. Por otro lado, el precio del queroseno de aviación fue inferior al del año anterior, pero se incrementó de forma muy significativa a partir de mediados de marzo de 2009, subiendo desde los 400 dólares en varios impulsos, hasta moverse en torno a los 670 dólares en diciembre. Esta escalada del precio también afectó a las cuentas de resultados de las compañías aéreas, muy castigadas por el severo descenso de los ingresos.

En consecuencia, las últimas estimaciones de IATA indican unas pérdidas netas de 11.000 millones de dólares para el conjunto del sector en 2009. Mientras que la AEA prevé que sus miembros registren unas pérdidas operativas de entre 3.000 y 3.500 millones de euros en el año. En estas circunstancias, muchas compañías se vieron obligadas a reducir capacidad y empleo. Y algunas, especialmente las de menor tamaño, tuvieron que hacer frente a problemas de liquidez. También aumentó el número de operaciones de fusión.

El sector aéreo en España también sufrió el impacto de la crisis económica, unido a la competencia que soporta por el importante desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, siendo especialmente relevante la consolidación de la línea de alta velocidad que enlaza Madrid con Barcelona desde febrero de 2008. Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en 2009 el número de pasajeros en los aeropuertos españoles disminuyó un 8,0% con relación al año anterior. No obstante, se observa una paulatina moderación en los decrementos mensuales, que en parte se debe a la progresiva debilidad del tráfico en 2008, llegando a incrementarse un 2,1% en el mes de diciembre, lo que constituye la primera subida desde mayo de 2008.

PASAJEROS TOTALES EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES EN 2008 Y 2009 VARIACIONES RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



En resumen, el volumen de tráfico en el sector aéreo, tras las importantes caídas registradas en el último trimestre de 2008 y primeros meses de 2009, se fue recuperando en el segundo semestre del ejercicio, llegando a alcanzar o superar los niveles del año anterior a finales de 2009.

Evolución operativa y económica del Grupo Iberia

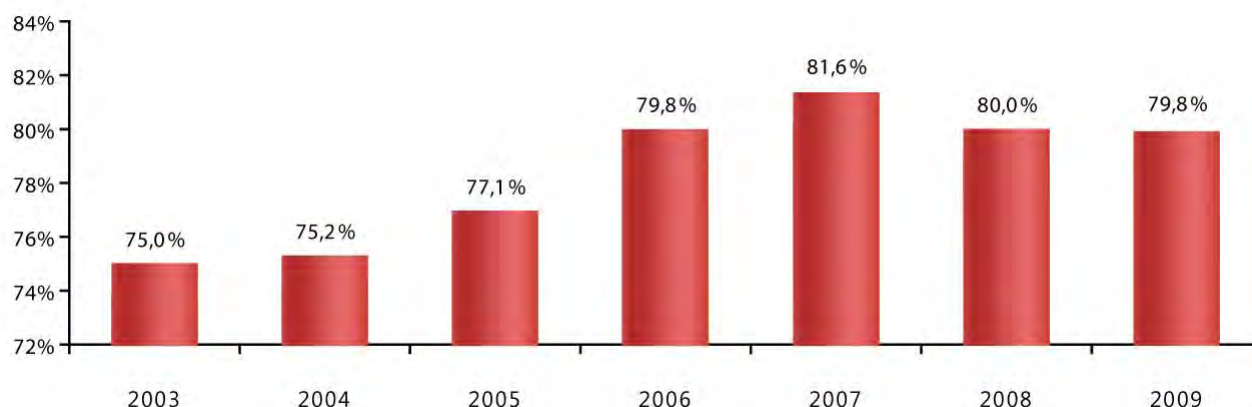
Actividad y tráfico

La situación tan adversa que afectó al conjunto de la industria aérea en el año 2009 también repercutió en la evolución del Grupo Iberia. La debilidad del tráfico y la fuerte caída de los ingresos unitarios en el transporte de pasajeros y carga tuvieron un profundo impacto en el resultado de explotación recurrente del ejercicio, que se situó en 464 millones de euros de pérdidas. Los ingresos de explotación recurrentes descendieron un 19,1% respecto a 2008, y su efecto fue parcialmente compensado por una reducción del 11,9% en los gastos de explotación recurrentes, gracias a las medidas de control de costes adoptadas por la compañía y a la disminución del precio del combustible.



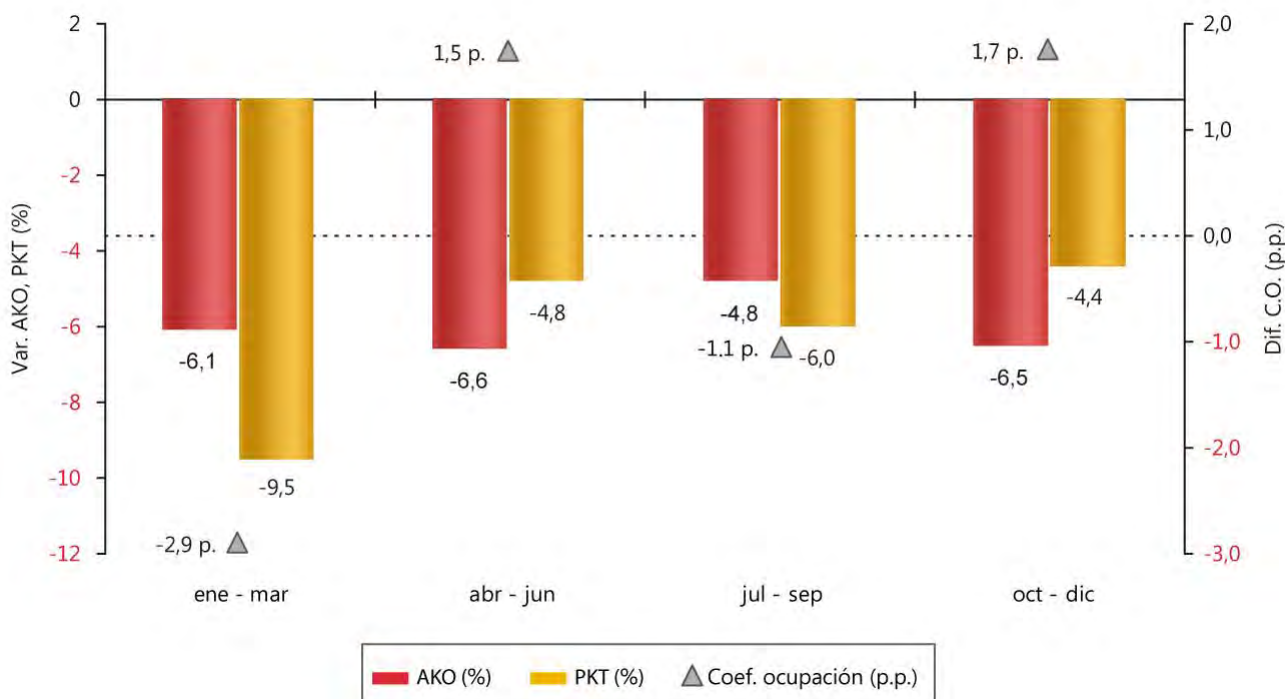
Durante el año 2009 Iberia fue adecuando su oferta de vuelos a la evolución de las complicadas condiciones de los mercados. La compañía ajustó el volumen de capacidad, medida en asientos-kilómetros ofertados, un 6% respecto al año anterior, frente a un descenso del tráfico del 6,2%. Con esta acertada adaptación de la producción, la compañía logró mantener el coeficiente de ocupación de pasaje en el 79,8%, un nivel similar al obtenido en el año anterior, permaneciendo en la franja más elevada entre las compañías europeas de red.

EVOLUCIÓN DEL COEFICIENTE DE OCUPACIÓN ANUAL. TOTAL RED



Considerando el conjunto de la red de Iberia, la reducción de la oferta mantuvo cierta estabilidad a lo largo de 2009, y el coeficiente de ocupación obtuvo la mayor progresión en el último trimestre del año.

OFERTA Y TRÁFICO DE PASAJEROS DE IBERIA EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LAS VARIACIONES 2009 s/ 2008



El ajuste de oferta fue menor en el sector de largo radio (-3,3%), que volvió a aumentar su peso en el conjunto de la operación de la compañía, alcanzando el 63,9% de los pasajeros-kilómetro transportados totales. Durante todo el año el volumen de tráfico en este sector se mantuvo por debajo del nivel alcanzado en 2008, disminuyendo un 5,4% en el acumulado anual, si bien mostró signos de recuperación en el cuarto trimestre. El coeficiente de ocupación se situó en el 83,4% en 2009, empeorando 1,8 puntos respecto al año anterior, pero mejoró 0,6 puntos en el último trimestre. Iberia, con una cuota del 20,1% en el año 2009, mantuvo el liderazgo en el mercado Europa-América Latina, que para el conjunto de los operadores experimentó un retroceso del 8,8%.

En los vuelos internacionales de medio radio la compañía mejoró el coeficiente de ocupación 2,5 puntos respecto a 2008, alcanzando un elevado 75,6% de media anual, con una reducción en el volumen de oferta del 9,2%, debido a los ajustes del programa ante la difícil situación de los mercados europeos. La demanda disminuyó un 6% en cómputo anual, registrando la mayor caída en el primer trimestre (-10,7%) y descensos mensuales menores que los ajustes de oferta a partir de abril. La compañía continuó priorizando la mejora de las conexiones en su centro de distribución de vuelos de Madrid-Barajas. Así, si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso del tráfico se limitó a un 2,3% respecto al año anterior.

De acuerdo con el plan previsto, Iberia continuó disminuyendo la capacidad ofertada en el mercado doméstico, con un descenso de los AKO del 11% respecto a 2008, y una mejora de 0,4 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 71,7%. En los enlaces entre Madrid y Barcelona el ajuste de oferta fue del 20% en cómputo anual, con reducciones del 36,5% en el primer trimestre y del 11,7% en el acumulado de los nueve meses siguientes. Iberia inició la reestructuración de su programa de vuelos en esta ruta en abril de 2008, principalmente mediante la incorporación de aviones más pequeños, tras la entrada en funcionamiento del tren de alta velocidad en febrero, lo que explica ese mayor decremento interanual en los primeros meses de 2009.

Desde el 9 de septiembre de 2009 todos los vuelos de Iberia y de sus compañías asociadas operan en la nueva Terminal 1 del aeropuerto de El Prat en Barcelona. Esta nueva ubicación supone un ahorro de tiempo para los clientes del Puente Aéreo, y las nuevas y amplias instalaciones han permitido mejorar la calidad del servicio.

La recesión económica mundial afectó especialmente al tráfico de negocios de las compañías aéreas, que disminuyó de forma significativa en todos los mercados. En el caso de los vuelos de largo radio de Iberia, el número de pasajeros en la clase Business Plus descendió un 13,3% respecto a 2008. No obstante, la compañía mantuvo el liderazgo en el segmento de negocios del mercado Europa-América Latina, con una cuota del 23,6%.

Ingresos operativos

Los ingresos de pasaje correspondientes a los vuelos operados por Iberia en 2009 disminuyeron en 754 millones de euros con relación a la cifra del año anterior, lo que representa un decremento del 19,4%, debido a la caída del 14,1% en el ingreso medio por PKT y, en menor medida, al descenso de la demanda. El retroceso del ingreso medio se debió al significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y al efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,4%).

El impacto de la crisis económica aún fue mayor en el sector de transporte aéreo de carga. El tráfico de carga de la compañía comenzó a caer a mediados de 2008, antes que el de pasajeros, y su recuperación también se ha anticipado, con un crecimiento interanual del 10,5% en el cuarto trimestre, aunque en el acumulado de los doce meses se registró un descenso del 11,6% en las toneladas-kilómetro transportadas. Su efecto, combinado con una fuerte caída del ingreso medio de carga, llevó a una reducción del 27,4% en los ingresos de carga consolidados.



Los ingresos por servicios de asistencia en tierra (handling) de Iberia, a pesar de la reducción de actividad por parte de las compañías aéreas, descendieron de forma moderada (-3,3% respecto a 2008). Mientras que los ingresos por servicios de asistencia técnica crecieron un 4,2%, prolongando la buena trayectoria de este negocio.

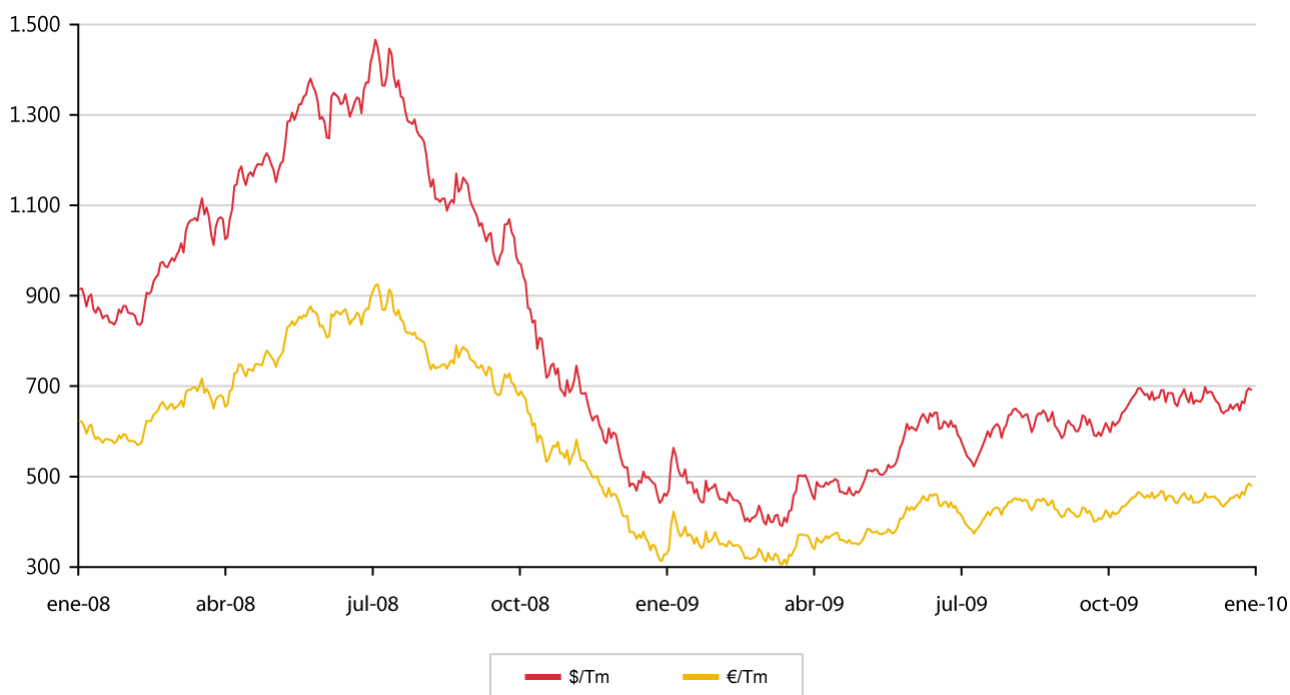
En su conjunto, los ingresos de las operaciones (incluyendo las partidas no recurrentes) del Grupo Iberia se situaron en 4.458 millones de euros, disminuyendo un 19,2%.

Gastos operativos

En referencia a los gastos, en el ejercicio 2009 destacó la reducción del 28,9% en los costes de combustible, que se situaron en 1.184 millones de euros, 482 millones por debajo de la cifra del año anterior, debido principalmente al fuerte descenso del precio medio en los mercados y al menor consumo (-6,6% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota.

Los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, se movieron en los niveles más altos de la historia durante el año 2008, mostrando una fuerte volatilidad que dificultó la gestión del riesgo. El precio del queroseno (de acuerdo al índice Jet CIF NWE) llegó a superar los 1.400 dólares por tonelada métrica en el mes de julio de 2008. Entonces, de forma poco predecible, cambió su tendencia, iniciando una fuerte caída que se prolongó hasta mediados de marzo de 2009. A partir de entonces la evolución del precio del queroseno ha respondido a las sucesivas mejoras de las previsiones económicas, incrementándose a medida que se extendía la percepción de que la recuperación se había iniciado. Así, el precio del queroseno a finales de 2009 estaba un 51% por encima del nivel que tenía al comenzar el año. Pero su precio medio anual en dólares en los mercados se situó un 44% por debajo del precio medio en 2008.

JET CIF NWE - EVOLUCIÓN 2008 - 2009



En 2009 el importe del resto de los gastos de explotación recurrentes se situó en 3.689 millones de euros, disminuyendo un 4,5% respecto al año anterior.

En el segundo trimestre de 2009 Iberia puso en marcha un Plan de Contingencia para atenuar el profundo impacto de la crisis económica en sus cuentas. De acuerdo al Plan, la compañía implantó medidas de ajuste de capacidad, de reducción de costes laborales y de gastos generales, y realizó un recorte selectivo de las inversiones previstas.

Gracias a su flexibilidad en la gestión de la flota, Iberia pudo reducir su capacidad antes y más profundamente que sus competidores. La compañía ha parado temporalmente ocho aviones de corto y medio radio en propiedad (cuatro de ellos a partir de mayo, uno en junio y los tres restantes desde octubre). Además, retomó los tres aviones de la flota de largo radio que operaban en *wet lease* a principios de 2009, para operarlos con recursos propios en la segunda mitad del año. También se acordó con Airbus el aplazamiento al año 2010 de la entrega de cuatro aviones, que inicialmente estaba prevista en 2009.

Al finalizar el ejercicio, la flota operativa de Iberia se componía de 109 aviones, con una edad media de 7,2 años, que supone disponer de una de las flotas más modernas del sector aéreo mundial, gracias al proceso de renovación desarrollado en los últimos años. Este proceso también ha conducido a la actual homogeneidad de las aeronaves (Iberia opera únicamente con dos familias de aviones Airbus, el A340 para el largo radio y la familia A320 para el corto/medio radio), lo que permite optimizar la utilización de las tripulaciones técnicas, a la vez que ofrece ventajas en la gestión operativa y en el control de los costes.

En el año 2009 continuó mejorando la utilización media de la flota, que se situó en 10,3 horas por avión y día, superando en un 3,7% a la registrada en 2008.

Para ajustar los costes laborales al entorno económico y a la reducción de ingresos y de actividad, Iberia aplicó diversas medidas en 2009, entre otras: la congelación salarial del equipo directivo y del personal no sujeto a los Convenios; la reducción de determinadas retribuciones variables; la congelación de nuevas incorporaciones de plantilla y no renovación de los contratos temporales; y la aplicación de las fórmulas de jubilación anticipada, novación de contrato y recolocación diferida que contempla el Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Durante el año 2009 un total de 1.012 empleados de Iberia se acogieron a alguna de las modalidades del ERE.



En el mes de abril se firmó el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos que, con una vigencia de 2005 a 2009, establece una tendencia de moderación salarial y contempla diversas medidas para mejorar la flexibilidad y aumentar la productividad. Además, establece la posibilidad de que los pilotos puedan seguir volando un 50% de su actividad entre los 60 y 65 años. Este extremo del acuerdo ha permitido realizar una actualización de las provisiones del fondo de pensiones de los tripulantes técnicos, con un efecto positivo en los resultados del ejercicio 2009.

Los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.297 millones de euros, debido a las medidas de contención salarial y, sobre todo, a la reducción de la plantilla media en un 4,2%, que se situó en 20.671 empleados equivalentes. Adicionalmente, Iberia realizó una dotación extraordinaria de 51 millones de euros en 2009, destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE.

En la mayoría del resto de las partidas de gasto también se registraron descensos respecto a las cifras del año anterior, debido a la reducción de la actividad, la revisión de procedimientos, la racionalización de los consumos y la renegociación de contratos con los proveedores de bienes y servicios. En su conjunto, los gastos de las operaciones disminuyeron un 10,9% respecto a 2008, situándose en 4.930 millones de euros, cifra que incluye un total de 57 millones de gastos no recurrentes. El resultado de las operaciones del Grupo Iberia se situó en 475 millones de pérdidas en el ejercicio 2009, frente a los 5 millones de beneficios contabilizados en el año anterior.

Resultados financieros

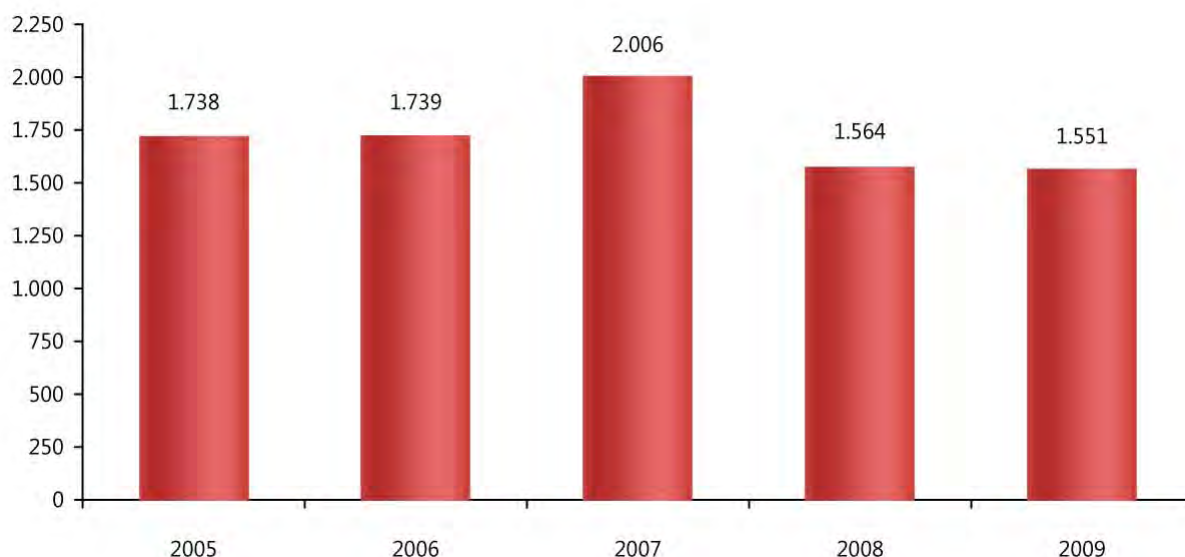
En julio de 2009 se realizó la fusión de las compañías aéreas Vueling y Clickair, adquiriendo Iberia una participación del 45,85% en el capital de la entidad fusionada. Esta operación generó unas plusvalías para Iberia cercanas a los 21 millones de euros. La participación en los resultados de las empresas asociadas registró un saldo neto positivo de 8 millones de euros en 2009, mejorando en más de 25 millones con relación al año anterior, como resultado principalmente de los beneficios obtenidos por Vueling. El resultado neto del resto de las partidas financieras se situó en 11 millones de euros en 2009, disminuyendo 38 millones con relación al año anterior, debido fundamentalmente a la bajada de los tipos de interés.

Resultados y situación patrimonial

En el ejercicio 2009 el resultado antes de impuestos se situó en 435 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 36 millones obtenidos en 2008. Los resultados netos consolidados del ejercicio se situaron en 273 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 32 millones registrados en el año anterior.

Al finalizar diciembre de 2009, el estado de situación financiera consolidado refleja la sólida posición financiera que mantiene la compañía, con un patrimonio neto de 1.551 millones de euros, similar al del cierre del año anterior.

EVOLUCIÓN DEL PATRIMONIO NETO DEL GRUPO IBERIA



El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros activos líquidos equivalentes, excluyendo el valor de los derivados), se sitúa en 1.919 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 15,5% respecto al cierre del ejercicio anterior.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota, se sitúa en 1.229 millones de euros, aumentando un 21,4% respecto a la cifra del año anterior. El apalancamiento, medido como la relación entre la deuda neta ajustada y el capital total empleado (suma de recursos propios y ajenos) se sitúa en el 44,2% a cierre del ejercicio 2009, superando en 4,9 puntos porcentuales al del año anterior.



Plan 2012

Durante 2009 Iberia puso en marcha un primer Plan de Contingencia con el fin de paliar la importante caída de ingresos que estaba sufriendo la compañía, como consecuencia de la debilidad de la demanda. El Plan se centraba sobre todo en recortar capacidad, con el fin de adaptar la oferta a la demanda, y en reducir costes e inversiones.

El Plan estaba cumpliendo sus objetivos, pero el mayor impacto de la crisis frente al inicialmente previsto hizo que la compañía desarrollara el Plan 2012. El objetivo fundamental es el mantenimiento o incluso mejora de la posición de liderazgo de Iberia en sus principales mercados estratégicos, incluyendo empresas franquiciadas y participadas. Esta mejora de la posición estratégica se busca tanto en un contexto de compañía independiente, como en un proceso de consolidación sectorial.

Para conseguirlo, el Plan 2012 persigue la transformación de Iberia, potenciando su negocio de largo radio y apoyándose en compañías del Grupo y/o asociadas para operar el corto y medio radio de forma competitiva en el futuro. Así, se contempla un crecimiento en las rutas transcontinentales y una reducción progresiva de rutas domésticas y europeas.



Por el lado de los costes se producirán ahorros importantes en personal y así, entre otras medidas, se contempla la congelación salarial durante 2010 y 2011. Otras áreas de reducción de costes supondrán una reducción de 37 millones de euros anuales en 2011. El Plan también incluye medidas de incremento de la productividad de todos los colectivos de la empresa.

Las inversiones asociadas al Plan ascienden a 200 millones de euros, 120 para la renovación de la Clase Business en largo radio, y 80 para hacer frente a la extensión de los expedientes de regulación de empleo ya en marcha, y que supondrán la salida de alrededor de 325 personas.

Calidad del servicio

Para el Grupo Iberia la calidad y la orientación al cliente son elementos fundamentales de su visión estratégica y posicionamiento competitivo. La compañía ha priorizado las inversiones relacionadas con la mejora de la calidad, entiende el servicio al cliente como un elemento diferenciador frente a la competencia, y quiere ofrecer el nivel más adecuado a cada segmento.

En 2009 Iberia puso en marcha el **Plan Integral de Servicio al Cliente** (PISAC), un plan plurianual con el que pretende aproximarse lo máximo posible a la excelencia en el servicio y atención al cliente. Es un plan transversal en el que están involucradas todas las áreas de gestión, que se sustenta sobre tres ejes: mejoras en el producto y nivel de servicio; revisión de todos los procesos operativos que afectan al cliente; y un plan estructurado para potenciar la actitud de servicio de los empleados hacia el cliente, tanto a través de los programas de formación, como en los procesos de selección de personal. Iberia, a través de los sistemas y procedimientos de evaluación permanente, ha podido verificar una mejora de la calidad del servicio percibida por el cliente, gracias al conjunto de iniciativas implantadas durante el ejercicio.

En el año 2009 Iberia inició un nuevo proyecto de transformación de las cabinas de la clase **Business Plus** en su flota de largo radio, con la finalidad de ofrecer más espacio y comodidad a sus pasajeros. A finales de febrero de 2010 todos los aviones Airbus A340 estarán modificados, y los clientes de negocios podrán disfrutar de hasta 2,20 metros de espacio personal, y de la opción de disponer de una posición completamente horizontal en las modernas butacas. Esta nueva configuración de la cabina está complementada con los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento. Además, prestigiosos cocineros, sumilleros y empresas reconocidas colaboran con la compañía para actualizar la amplia variedad de los alimentos y vinos españoles de alta calidad ofrecidos a bordo y en las salas VIP.

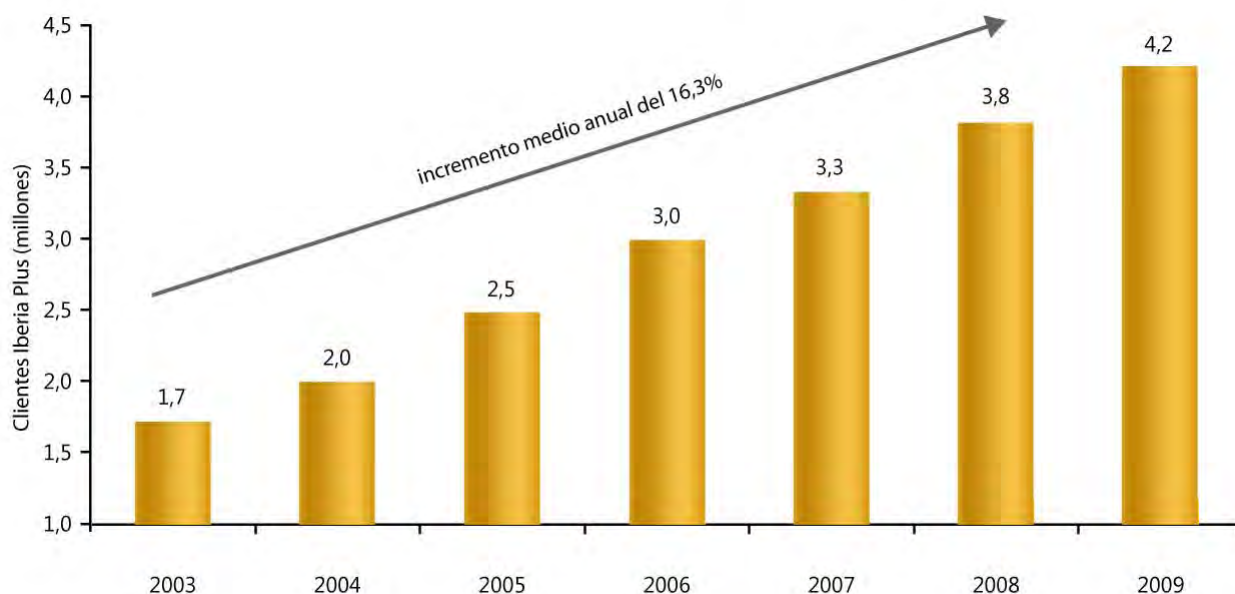
Iberia ofrece a sus clientes un total de 65 **salas VIP**, que están especialmente diseñadas para hacer más agradable la estancia en el aeropuerto a los pasajeros de las clases Business Plus y Business Class de Iberia, y a los de las compañías de la alianza **oneworld** que viajen en clases de negocios. Asimismo, están a disposición de los titulares de las tarjetas Iberia Plus Platino, Oro y Club Fiesta. La compañía ha renovado sus salas VIP en la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, poniendo a disposición de los clientes un total de 4.600 metros cuadrados, que incluyen salas de reuniones, área de relax, duchas, ordenadores y conexión a Internet, entre otros servicios y comodidades. La compañía también mejoró sus salas VIP de Valencia, Bilbao, Santo Domingo y Francfort. Estas mejoras también forman parte del PISAC.

Una proporción muy significativa de los billetes que se emiten y de los ingresos de pasaje de la compañía provienen de los clientes del programa de fidelización **Iberia Plus**, que para el Grupo Iberia constituye una valiosa herramienta de relación y reconocimiento a la lealtad de sus mejores clientes. A finales de 2009 Iberia Plus contaba con 4,2 millones de titulares, un 10,5% más respecto al año precedente, que se distribuyen en 200 países de todo el mundo, estando registrados más del 50% en Iberia Plus online, un canal directo a través de la página Web de Iberia.

El programa ha ido incorporando a compañías líderes en diferentes sectores a lo largo de sus 18 años de vida. En diciembre de 2009 el número de compañías asociadas al programa ascendía a 89, tras la incorporación de doce nuevos socios durante el pasado año, entre otros: Fiesta Hoteles, Rusticae, Heineken, Mutua Madrileña, Cortefiel y Vueling.

Iberia Plus es el programa de fidelización que mejor premia a sus clientes, según un estudio realizado por la consultora internacional IdeaWorks entre las diez mayores aerolíneas estadounidenses y europeas, ofreciéndoles más facilidades a la hora de canjear los puntos acumulados por vuelos gratuitos u otros servicios.

CLIENTES DE IBERIA PLUS



El índice de **puntualidad** (cota 15 minutos) de Iberia se situó en el 81,2% para el conjunto de la red en el año 2009, un nivel similar al registrado en 2008 (81,4%). En los meses de enero y diciembre, las dificultades operativas motivadas principalmente por unas condiciones climatológicas excepcionalmente adversas en Madrid-Barajas afectaron a la puntualidad de la compañía de forma significativa.

Innovación y Tecnología

El Grupo Iberia siempre ha apostado por la innovación, que entiende como un valor que abarca todos los conceptos empresariales: estrategia, procesos, servicios y productos. La compañía ha sido pionera en la utilización de los avances tecnológicos, que son herramientas esenciales para la mejora de la competitividad y la calidad en el sector del transporte aéreo. Dicha innovación se materializa a través de los proyectos de inversión en tecnología. En concreto, en el año 2009, Iberia ha recibido 34 reconocimientos de proyectos innovadores mediante certificaciones ó evaluaciones independientes de distintos organismos públicos, como el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, el Ministerio de Ciencia e Innovación y el Centro para el Desarrollo de la Tecnología Industrial, entre otros, abarcando diferentes áreas relacionadas con las tecnologías de la información, así como con el mantenimiento e ingeniería de aviones y motores.

iberia.com, la página comercial de la compañía en Internet, es una de las más completas e innovadoras del comercio electrónico en España, y ha recibido varios premios que reconocen su calidad y diseño. Se ha consolidado como la página Web que más vende en nuestro país, y actualmente tiene versiones específicas en otros 42 países, estando disponible en siete idiomas distintos. Durante el ejercicio 2009 el promedio de visitas diarias ascendió a 343.000.



A través de Iberia.com los clientes pueden realizar la reserva y compra de billetes de avión. Gracias a los acuerdos que Iberia mantiene con otras compañías, los clientes también pueden contratar otros productos como estancias en hoteles, alquiler de coches, paquetes turísticos, seguros de viaje, excursiones y traslados en destino, o incluso los vinos de la Bodega Business Plus.

En el año 2009 las ventas del producto aéreo (billetes de avión y fees) a través de la Web se aproximaron a los 588 millones de euros, superando en un 10% la cifra del año anterior. El mayor crecimiento se dio en las páginas Web internacionales de Iberia, con un incremento en el número de billetes emitidos del 21,0%, frente al 10,2% alcanzado en la Web de España. Si incluimos el resto de productos ofertados, las ventas totales alcanzaron los 600 millones de euros en el ejercicio.

A través de su página Web la compañía facilita diversa información (horarios, tarifas, llegadas y salidas de los vuelos, o situación meteorológica en los destinos) y brinda otros servicios, entre los que destaca la emisión de la tarjeta de embarque desde cualquier ordenador (auto check-in online) que permite al cliente acceder a la puerta de embarque sin necesidad de tener que pasar por los mostradores de facturación en caso de viajar sin equipaje. Durante 2009 los clientes emitieron cada día alrededor de 14.500 tarjetas de embarque desde la página Web. Además, Iberia ha incorporado la posibilidad de descargar la tarjeta de embarque en el teléfono móvil o en la PDA, y acceder con ella al vuelo. Este innovador sistema estaba disponible en 13 aeropuertos de la red de Iberia a finales del pasado año, y se irán incorporando paulatinamente el resto de destinos, una vez que los aeropuertos estén equipados para ello.

La compañía renueva y amplía constantemente la funcionalidad de su página para ofrecer un servicio más interactivo y eficiente. Entre los desarrollos y mejoras incorporadas en 2009 destacan: la disponibilidad de un mapa de destinos con ofertas; se posibilita la venta de todos los orígenes en todos los mercados; se ofrece información sobre las últimas plazas disponibles; el cliente puede acceder a toda la información sobre sus vuelos, pudiendo modificar datos, elegir asiento y solicitar comidas especiales; Iberia también ha adaptado su Web para facilitar su uso a personas con discapacidades visuales o auditivas; se ha creado una nueva herramienta que permite abonar el exceso de equipaje de forma anticipada; se ha incorporado la opción de subvención por familia numerosa; también se pueden realizar consultas de equipajes extraviados; y se ha realizado la integración de la venta y facturación de los vuelos de Vueling, entre otras.

En 2009 se creó el nuevo portal **iberiacorporate.com**, un canal de comunicación permanente donde los responsables de viajes de más de 1.300 empresas pueden acceder a toda la información relacionada con los acuerdos que mantienen con Iberia. El nuevo portal también contiene ofertas exclusivas y facilita datos prácticos sobre todo lo relacionado con viajes de negocios, entre otras funcionalidades.

Iberia se ha incorporado a la más reciente herramienta de gestión de billetes de empleado interlínea, myIDTravel, que permite a los empleados de Iberia auto emitirse billetes en otra aerolínea asociada a este programa.

La Dirección de Carga de Iberia y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) han continuado desarrollando el proyecto **e-Freight** de IATA en España. El *e-Freight*, o documentación electrónica de carga, son una serie de registros electrónicos en los que se almacenan todas las informaciones de cada envío, de forma que se elimina la necesidad de enviar los hasta 13 documentos en papel requeridos, dinamizando los procesos, mejorando la velocidad y fiabilidad, y abaratando costes. Durante 2009 se puso en marcha el sistema de documentación electrónica de carga aérea en nuevos destinos de Europa y Estados Unidos.

La Dirección General de Aeropuertos de Iberia ha implantado en Madrid un nuevo sistema de tratamiento y control de equipajes, que permite mejorar considerablemente la calidad del servicio prestado al cliente y reducir los costes que la compañía debe afrontar en cada incidencia relacionada con el equipaje. Este proyecto, desarrollado a través del grupo Orión-BRS/SAMB, supone una innovadora fórmula para reconciliar automáticamente el equipaje con el pasajero y su vuelo correspondiente.

Operaciones corporativas

Acuerdo con British Airways

El 12 de noviembre de 2009 los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, reconociendo el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo.

El acuerdo de fusión contempla la creación de una nueva compañía holding, **TopCo**, propietaria de las dos compañías, Iberia y British Airways, que seguirán manteniendo sus marcas, sus derechos y la responsabilidad de la gestión diaria de sus operaciones.

Los accionistas de TopCo serán los actuales accionistas de Iberia y British Airways. Bajo los términos de la fusión proyectada, los accionistas de la compañía británica recibirán una acción ordinaria de TopCo por cada acción ordinaria que posean en la compañía británica, y los accionistas de Iberia recibirán 1,0205 acciones ordinarias de TopCo por cada acción ordinaria que posean de la aerolínea española. Sobre la base de esta ecuación de canje, y tras la amortización de la autocartera de Iberia y antes de la cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia, los accionistas de Iberia tendrán el 45% del capital de la nueva sociedad y los de British Airways el 55%.



TopCo tendrá su sede social en Madrid y será residente fiscal en España, mientras que su sede financiera y operativa estará en Londres, donde se ubicarán las principales funciones del Grupo, disponiendo asimismo de las correspondientes oficinas en Madrid. El Consejo de Administración de TopCo lo formarán 14 miembros, nombrados paritariamente por ambas compañías. Antonio Vázquez será el presidente del nuevo grupo, y Martin Broughton el vicepresidente.

Las dos compañías continúan trabajando y se han dado de plazo un año, desde la firma del acuerdo, para completar la fusión, que creará uno de los mayores grupos aéreos del mundo. La fusión será beneficiosa para los accionistas y empleados de ambas compañías aéreas, puesto que participarán en una compañía global más sólida. Igualmente, los clientes podrán acceder a más destinos y vuelos, entre otras ventajas que les proporcionará el acuerdo.

Fusión de Vueling y Clickair

El 16 de julio de 2009 fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona la Escritura Pública de Fusión mediante absorción de Clickair por Vueling (la sociedad absorbente), operación que había sido aprobada por las Juntas Generales de Accionistas de ambas compañías aéreas españolas el 5 de mayo. La inscripción de la fusión ha supuesto la extinción formal de Clickair (participada por Iberia) y el traspaso en bloque de su patrimonio a Vueling, que adquiere mediante sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.



Siguiendo el proyecto de fusión, y tras la excepción autorizada por la CNMV para que Iberia no tuviera que hacer una OPA, Clickair realizó la conversión de las acciones privilegiadas existentes en acciones ordinarias, agrupando todas estas en una única serie, de diez euros de valor nominal cada una de ellas. Posteriormente, Clickair realizó una ampliación de capital de 25 millones de euros, y la compañía Iberia compró las participaciones del resto de socios de Clickair -salvo la de Nefinsa- por su precio de adquisición actualizado. Además, Vueling realizó una ampliación de capital en la cantidad necesaria para hacer frente al canje de acciones, a la que sólo podían acudir los titulares de las acciones de Clickair. Como consecuencia de la fusión y de acuerdo con la ecuación de canje de acciones aprobada, Iberia ha pasado a ser el mayor accionista y socio industrial de Vueling, con una participación del 45,85% en el capital social.

Cambios en los Órganos de Gobierno de Iberia

El 9 de julio de 2009 el Consejo de Administración de Iberia aceptó la renuncia voluntaria de su Presidente, D. Fernando Conte García, y acordó el nombramiento de D. Antonio Vázquez Romero como Presidente del Consejo y primer ejecutivo de la compañía. En la misma sesión, el Consejo también nombró Consejero Delegado a D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, quien desde diciembre de 2007 formaba parte del Consejo de Administración de la compañía en representación de Valoración y Control, S.L.

En la reunión del Consejo de Administración de Iberia celebrada el 17 de diciembre de 2009, Mr. Keith Williams fue nombrado Consejero a propuesta de British Airways.



A finales de agosto de 2009 Iberia reorganizó su cúpula directiva y simplificó su estructura de mandos con la finalidad de reforzar su posición competitiva. Se han creado dos grandes áreas en el negocio de transporte: la Dirección General Comercial y de Clientes, enfocada a la generación de ingresos, a cuyo frente se sitúa D. Manuel López Aguilar, anterior director general de Mantenimiento e Ingeniería; y la Dirección General de la Producción, orientada a mejorar la explotación y aumentar la productividad, que dirige D. Juan Manuel Bujía Lorenzo. Como consecuencia de esta nueva organización, desapareció la Dirección General de la Línea Aérea, al frente de la cual se encontraba D. Enrique Donaire Rodríguez.

Además, se ha creado una Dirección de Compras y Servicios bajo la responsabilidad de D. José María Fariza Batanero, hasta entonces director de Control y Administración, con el principal objetivo de racionalizar los gastos. Las funciones de administración y control han quedado englobadas en la Dirección Financiera, al frente de la cual se mantiene D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri. Finalmente, se nombró a D. José Luis Ruíz de Castañeda de la Llave como director general de Mantenimiento e Ingeniería.

Hechos posteriores al cierre del ejercicio

En la reunión del Consejo de Administración de Iberia celebrada el 12 de febrero de 2010, D. Rodrigo de Rato Figaredo fue nombrado Consejero a propuesta de Caja Madrid, en la vacante dejada voluntariamente por D. Miguel Blesa de la Parra. Asimismo, ocupará el cargo de Vicepresidente de Iberia y será miembro de la Comisión Ejecutiva del Consejo de Administración de la compañía.

No se han producido otros hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio.



2. EVOLUCIÓN OPERATIVA DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN

2.1. Transporte

El transporte aéreo de pasajeros y carga es la principal actividad del Grupo Iberia. En el ejercicio 2009 los ingresos generados por esta actividad representaron el 81,1% del total de los ingresos de explotación recurrentes.

A continuación se presentan las estadísticas de oferta, tráfico e ingresos del transporte de pasajeros de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia) para los años 2009 y 2008, desglosadas en los tres sectores comerciales siguientes: doméstico, que recoge los enlaces entre aeropuertos españoles; medio radio, que agrupa los tramos internacionales que enlazan España con destinos de Europa, Oriente Medio, África del Norte y África Central; y largo radio, que agrega los enlaces con América y Sudáfrica.

2.1.1. Oferta y tráfico de pasajeros

Durante los primeros meses de 2009 el volumen de tráfico de pasajeros del sector aéreo mundial sufrió abultados descensos respecto al año anterior, prolongando la tendencia que había mostrado en la segunda mitad de 2008, debido al impacto de la recesión económica global. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en el primer semestre de 2009 el tráfico internacional, medido en pasajeros-kilómetros transportados (PKT), disminuyó un 7,5% con relación al año anterior. Durante el segundo semestre el volumen de tráfico tuvo una rápida recuperación, alcanzando variaciones interanuales positivas en el último trimestre del año. Este cambio de tendencia se debió a la mejora de las condiciones económicas de algunos países y al estímulo de una reducción generalizada de las tarifas aéreas.

El descenso del tráfico de negocios fue proporcionalmente mayor en prácticamente todos los mercados del mundo, agravando la pérdida de ingresos de las compañías aéreas. Según datos de IATA para el acumulado a noviembre de 2009, el número de pasajeros en vuelos internacionales en clase Turista se redujo un 2,9% respecto al año anterior, mientras que en las clases First / Business la caída fue del 17,1%, resultando un descenso interanual del 4,3% para el agregado de los pasajeros de todas las clases.

El volumen de tráfico agregado de las compañías de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), medido en PKT, descendió un 4,5% respecto al acumulado a diciembre de 2008, frente a una reducción de oferta del 4,2%, empeorando el coeficiente de ocupación en 0,3 puntos porcentuales respecto al año anterior, hasta situarse en el 76,0%.

Para las compañías europeas de red, la recuperación de la demanda desde el punto de mayor caída interanual (en marzo de 2009 retrocedió un 10,3%) fue más lenta, y sólo en diciembre logró alcanzar el volumen registrado en el mismo mes de 2008. Las compañías europeas de red se han visto más perjudicadas por la recesión económica que sus competidores de bajo coste, al hacerse la demanda mucho más sensible al precio.

El sector aéreo en España sufrió el impacto de la crisis económica global y, en particular, de la severa recesión de la economía española (con una caída estimada de su Producto Interior Bruto del 3,6% en 2009). Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), en 2009 el tráfico comercial en los aeropuertos españoles (medido en pasajeros) descendió un 8,0% respecto al año precedente, disminuyendo en la misma proporción el tráfico internacional y el doméstico en el acumulado del año. Los pasajeros registraron una caída en torno al 18% en los dos primeros meses de 2009, pero los descensos fueron moderándose durante el año, llevando este proceso de recuperación a registrar un incremento del 2,1% en el mes de diciembre.

En el caso de Madrid-Barajas, el descenso del número de pasajeros en el aeropuerto fue del 5,0% en 2009, con la misma tendencia de recuperación del tráfico durante el año.

El transporte aéreo interior también se enfrenta a la competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad. En el caso del importante enlace entre Madrid y Barcelona, el tren de alta velocidad, que comenzó a operar en febrero de 2008, tuvo un crecimiento rápido durante el primer año de operación, que se estabilizó a lo largo de 2009, con una cuota de mercado del 45,7% en el acumulado a diciembre. La pérdida de pasajeros por el conjunto de las compañías aéreas que operan entre Madrid y Barcelona fue del 18,3% respecto a 2008.



En estas desfavorables circunstancias, Iberia logró un coeficiente de ocupación de pasaje del 79,8% en 2009, similar al alcanzado en el año anterior, lo que supone mantenerse como una de las compañías europeas de red con el nivel de ocupación más elevado. La compañía fue realizando ajustes en el programa de vuelos durante el año, con el fin de adaptar el volumen de capacidad ofertada de cada sector a la evolución de una demanda debilitada, disminuyendo los asientos-kilómetro ofertados (AKO) en el conjunto de la red un 6,0% respecto a 2008.

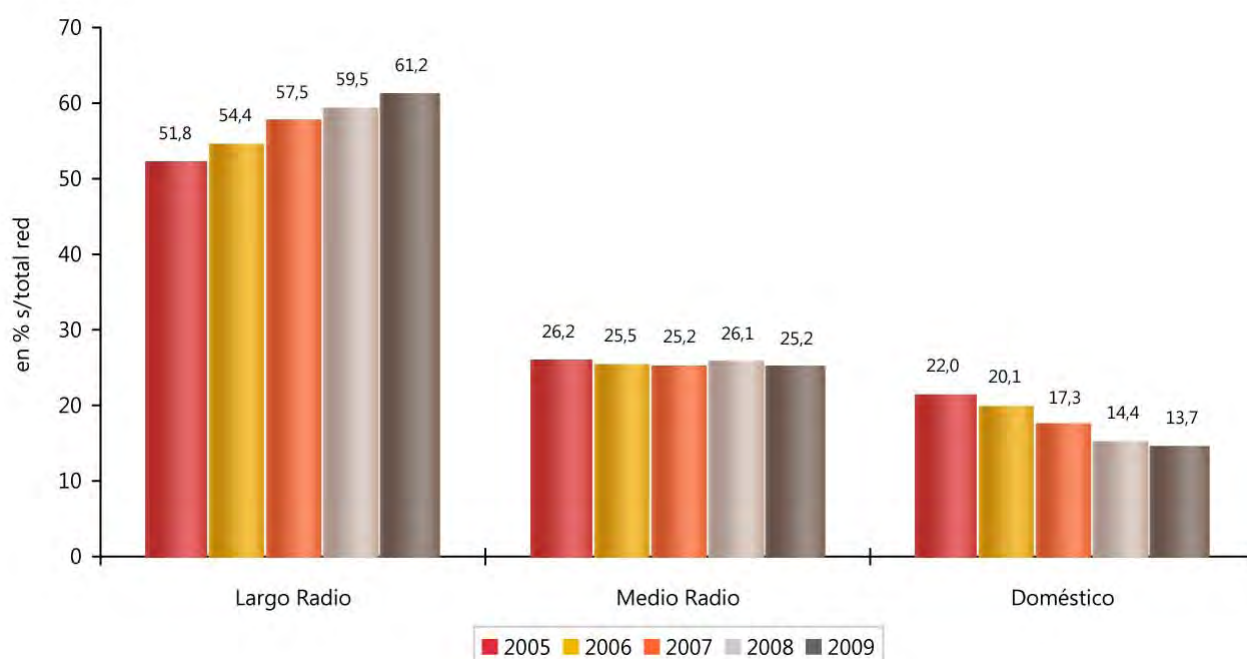
Iberia opera en propio un total de 79 destinos a principios de 2010: 56 internacionales (operó cuatro adicionales durante la temporada de verano de 2009) y 23 nacionales. Si añadimos aquellas otras ciudades que cubre su franquiciada Iberia Regional Air Nostrum, la red abarcaba un total de 104 destinos (y doce más durante la época estival). Además, gracias a los acuerdos de código compartido que Iberia tiene con otras compañías (American, Avianca, British Airways, Japan Airlines, Mexicana de Aviación, grupo LAN, Royal Air Maroc, Qantas y Vueling, entre otras), el número total de destinos que Iberia ofrecía a sus clientes en diciembre de 2009 se aproximaba a los 230.

En el acumulado anual, la compañía alcanzó los 62.158 millones de AKO en el conjunto de su operación, con el siguiente desglose por mercados:

Millones			
AKO	2009	2008	% s/ a.a.
LARGO RADIO	38.023	39.330	(3,3)
MEDIO RADIO	15.643	17.223	(9,2)
Europa Geográfica	13.586	15.192	(10,6)
África y Oriente Medio	2.057	2.031	1,3
DOMÉSTICO	8.492	9.546	(11,0)
TOTAL	62.158	66.098	(6,0)

La reducción de oferta fue menor en el sector de largo radio (-3,3%), que volvió a aumentar su peso en el conjunto de la operación de la compañía, alcanzando el 61,2% de los AKO. En el agregado de los vuelos de corto y medio radio la oferta descendió un 9,8% respecto al año anterior.

EVOLUCIÓN ANUAL DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA OFERTA (EN AKO)



En el sector de largo radio el volumen de capacidad descendió 1.307 millones de AKO con relación a 2008. Algo más de dos tercios de este descenso correspondió a los vuelos de América Centro, al reducirse el número de AKO un 5%, debido fundamentalmente al ajuste realizado en los enlaces con México (-28%), cuya demanda se vio parcialmente impactada por la aparición de la gripe A desde finales de abril. En mayo y junio Iberia tuvo que reducir casi a la mitad la capacidad ofertada en los enlaces con este país debido al desplome del tráfico. En América del Norte, el volumen de oferta se redujo un 2,9% con relación al año anterior, mientras que en las rutas de América del Sur el número de AKO disminuyó ligeramente (-0,3%), al verse compensado el ajuste de oferta en los enlaces con Argentina (-5,5%) por el aumento de vuelos a Brasil y Uruguay.

En Europa, la compañía disminuyó el número de AKO un 10,6% respecto a 2008, con descensos en la mayoría de los destinos, debido a la adaptación de la oferta al descenso del tráfico en unos mercados de intensa competencia y al plan de ajustes en rutas punto a punto. Así, si consideramos los vuelos internacionales europeos con origen o destino Madrid, la capacidad ofertada se redujo un 6,2% respecto al año anterior. Iberia añadió un nuevo destino -Zagreb, capital de Croacia- a su red de vuelos operados en propio, al que voló durante los meses de verano.

En África y Oriente Medio el número total de AKO se incrementó un 1,3% con relación a 2008, produciéndose los mayores aumentos de oferta, en términos absolutos, en los vuelos de Israel, Senegal y Egipto.

De acuerdo a la estrategia planificada, Iberia continuó ajustando el volumen de oferta en el sector doméstico; en 2009 disminuyó un 11,0% respecto al año anterior. La reducción de la capacidad fue mayor en el primer trimestre de 2009 (-20,9%) que en el resto del año (-7,3% de abril a diciembre) debido, en parte, a que la reestructuración de la oferta en los vuelos entre Barcelona y Madrid se inició en abril de 2008, como respuesta a la entrada en explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad. En el ejercicio 2009 los AKO operados por la compañía en todos los enlaces entre esas dos ciudades se redujeron un 20,0% respecto al año anterior, mientras que el volumen de oferta en el resto de los vuelos domésticos con origen o destino Madrid descendió un 8,2%. Por otra parte, las rutas domésticas fueron las que sufrieron un mayor número de cancelaciones debido a la conflictividad laboral de los pilotos en las tres primeras semanas de 2009, y a las cuatro jornadas de huelga de los tripulantes de cabina de pasajeros en los meses de octubre y noviembre.

La compañía disminuyó su producción, medida en términos de horas bloque, un 7,3% en 2009 con relación al año anterior, principalmente para adaptarse al descenso de la demanda. Las horas contratadas en régimen de *wet lease* (avión y tripulación) se redujeron un 66,9% con relación a 2008, no operando ningún avión bajo esta modalidad desde septiembre de 2009. Además, las horas operadas con los propios recursos descendieron un 4,6% respecto a la del ejercicio 2008. Iberia tuvo que aumentar las horas alquiladas a terceros puntualmente, en parte para amortiguar los efectos que los mencionados periodos de conflictividad laboral tuvieron sobre la operación.

Horas bloque flota de pasaje	2009	2008	% s/ a.a.
FLOTA OPERADA EN PROPIO	424.941	445.331	(4,6)
WET LEASE	6.920	20.891	(66,9)
OTROS ALQUILERES	729	422	72,6
TOTAL	432.590	466.645	(7,3)

Iberia transportó 20,9 millones de pasajeros en el conjunto de la red en 2009, de los que cuatro millones corresponden a los vuelos de largo radio.

La distribución del tráfico de Iberia, medido en PKT, queda reflejada en la siguiente tabla:

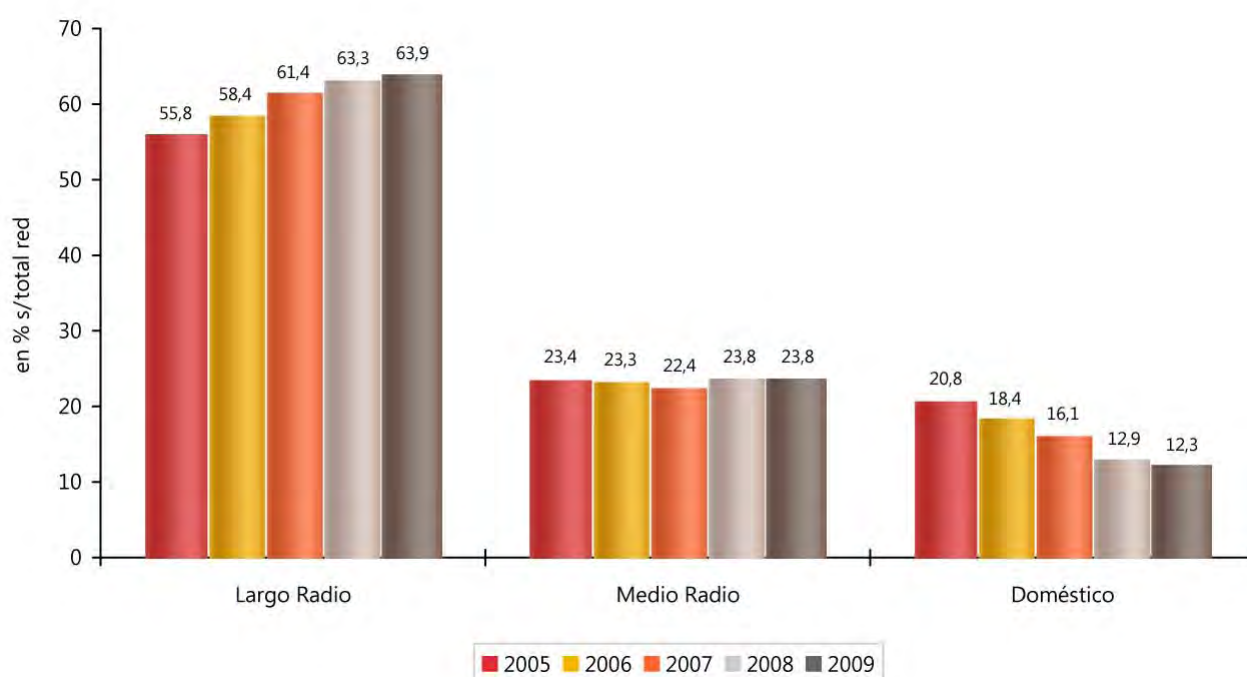
Millones			
PKT	2009	2008	% s/ a.a.
LARGO RADIO	31.698	33.490	(5,4)
MEDIO RADIO	11.823	12.584	(6,0)
Europa Geográfica	10.314	11.049	(6,7)
África y Oriente Medio	1.510	1.535	(1,6)
DOMÉSTICO	6.091	6.810	(10,6)
TOTAL	49.612	52.885	(6,2)



En el conjunto de la red, el tráfico descendió un 6,2% respecto a 2008, debido al proceso de reestructuración de la operación en el corto y medio radio, y a la propia debilidad de la demanda aérea durante el año, que mostró signos de recuperación en los últimos meses. El tráfico de Iberia disminuyó un 4,4% en el cuarto trimestre de 2009, frente a una caída del 6,7% en el acumulado a septiembre.

El tráfico agregado en los sectores de medio radio internacional y doméstico se redujo un 7,6% con relación a 2008, superando el descenso registrado en los PKT de los vuelos de largo radio, que fue del 5,4%. Así, siguiendo la tendencia de los últimos años, el peso del tráfico de largo radio en el conjunto de la red aumentó 0,6 puntos porcentuales, situándose en el 63,9%.

EVOLUCIÓN ANUAL DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA (EN PKT)



En el año 2009 los mayores descensos de la demanda en el sector de largo radio correspondieron, en términos absolutos, a Argentina y, sobre todo, a México. En este último caso, la demanda disminuyó un 35%, parcialmente impactada por la aparición de la gripe A desde finales de abril, lo que contribuyó a que el tráfico en el conjunto de los vuelos de América Centro se redujera un 6,5%. La demanda en América Norte y América Sur disminuyó un 3,7% y un 4,1%, respectivamente.

Iberia, con una cuota del 20,1% en el acumulado de los doce meses de 2009, mantiene el liderazgo en el mercado Europa-América Latina, que para el conjunto de los operadores sufrió un retroceso de la demanda total del 8,8% en 2009. Si consideramos únicamente el tráfico en clases First / Business, el mercado Europa-América Latina disminuyó un 21,0% con relación al año anterior, manteniendo Iberia la misma cuota (23,6%) que alcanzó en 2008, y también el liderazgo en este segmento.

El tráfico de Iberia en Europa descendió un 6,7% respecto al año anterior, debido al impacto de la crisis económica, la intensa competencia existente y, en parte, por los ajustes de oferta realizados en rutas punto a punto. Si consideramos los vuelos internacionales europeos con origen o destino Madrid, el descenso fue del 2,8%. En las rutas de África y Oriente Medio, la demanda se redujo un 1,6%.

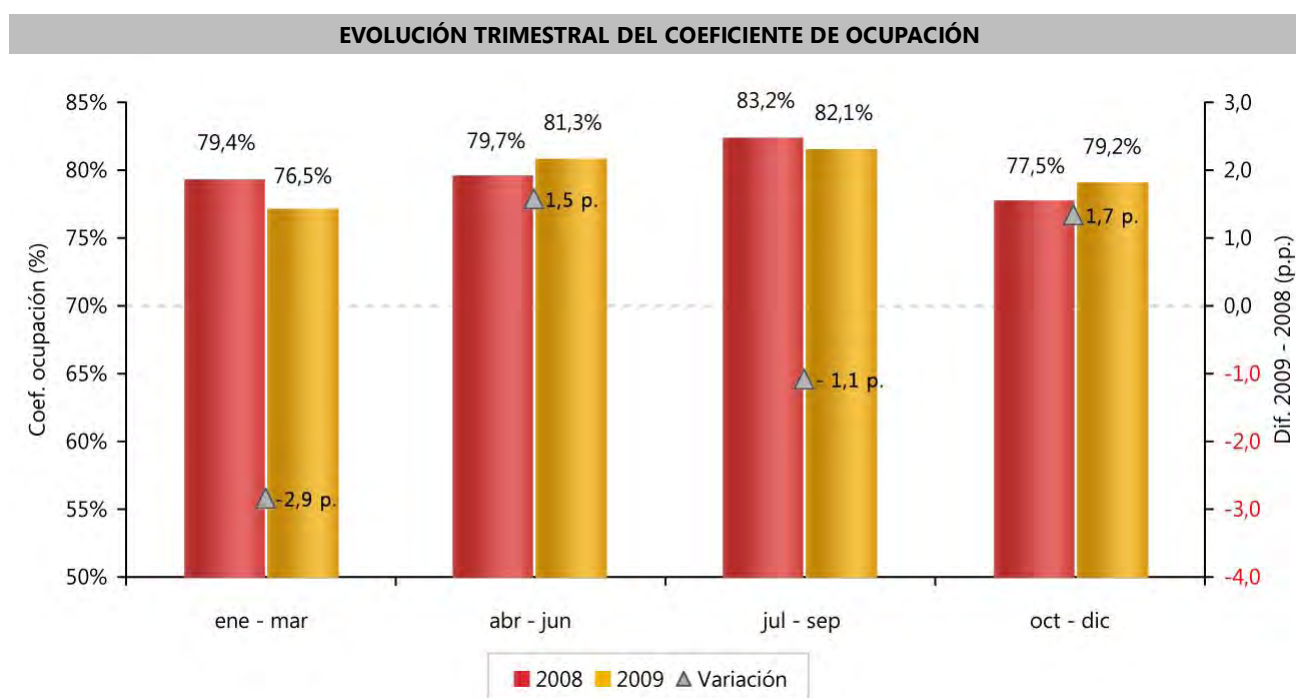
En el sector doméstico el número de PKT descendió un 10,6% respecto al año anterior, en línea con la reducción del volumen de oferta de la compañía (-11,0%). El mayor descenso del tráfico, en términos relativos, correspondió a los enlaces entre Barcelona y Madrid (-27,6% considerando el agregado del Puente Aéreo y los vuelos con reserva) tras la entrada en explotación del tren de alta velocidad en 2008.



El siguiente cuadro muestra el desglose por sectores del coeficiente de ocupación:

Coeficiente de ocupación (%)	2009	2008	Dif. s/ a.a.
LARGO RADIO	83,4	85,2	(1,8)
MEDIO RADIO	75,6	73,1	2,5
Europa Geográfica	75,9	72,7	3,2
África y Oriente Medio	73,4	75,6	(2,2)
DOMÉSTICO	71,7	71,3	0,4
TOTAL	79,8	80,0	(0,2)

Gracias a los ajustes de la capacidad ofertada, la compañía consiguió un coeficiente de ocupación del 79,8% en el conjunto de la red en 2009, tan solo 0,2 puntos porcentuales por debajo del nivel alcanzado en el año anterior. El nivel de ocupación mejoró 1,5 puntos en el segundo trimestre, si bien la comparación interanual se vio parcialmente favorecida por el distinto calendario de Semana Santa (en abril en 2009 y en marzo en 2008). Este mismo hecho perjudicó al coeficiente de ocupación del primer trimestre, que empeoró 2,9 puntos, un periodo que también fue afectado por las dificultades operativas producidas en enero, debido a las malas condiciones climatológicas en Madrid y a la conflictividad laboral. La paulatina recuperación del volumen de tráfico llevó a obtener en el cuarto trimestre la mayor subida en el nivel de ocupación (+1,7 puntos respecto al año anterior).



Con relación a 2008, el coeficiente de ocupación mejoró tanto en el sector doméstico como en el de medio radio, destacando en este último caso la subida de 3,2 puntos en Europa (geográfica), donde se alcanzó un coeficiente de ocupación del 75,9%. Si consideramos el agregado de todos los vuelos europeos (internacionales y domésticos) el coeficiente de ocupación de Iberia se elevó al 74,3% en 2009 (+2,1 puntos con relación al año anterior) claramente por encima de los niveles de los principales competidores de red europeos.

El coeficiente de ocupación del sector de largo radio disminuyó en 1,8 puntos con relación a 2008. Con la finalidad de consolidar su liderazgo estratégico en los enlaces con Latinoamérica, Iberia redujo en menor proporción su volumen de oferta en este mercado, produciéndose un mayor desequilibrio frente a la evolución de la demanda. No obstante, el tráfico registró una tendencia positiva en el último trimestre del año.



2.1.2. Ingresos de tráfico de pasajeros

En 2009 el ingreso medio por PKT (o *yield*) en el conjunto de la red descendió un 14,1% respecto a 2008 debido al significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y el efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,4%). Todo ello, unido al ligero descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 14,3% en el ingreso medio de pasaje por AKO. El efecto de la variación en los tipos de cambio de monedas sobre el ingreso unitario fue ligeramente favorable en el conjunto del ejercicio (+0,8 puntos porcentuales).



Como respuesta a los fuertes descensos en el volumen de tráfico en los mercados, a partir del segundo trimestre de 2009 se produjo una drástica caída de las tarifas, en un intento generalizado de estimular la demanda por parte de los operadores. En el caso de Iberia, el ingreso unitario por AKO disminuyó un 15,5% en el segundo trimestre con relación al mismo periodo del año anterior, y se recuperó ligeramente durante el segundo semestre, terminando el año con una caída del 8,9% en el mes de diciembre.

Los siguientes cuadros muestran el desglose por sectores del ingreso medio por PKT y por AKO:

Céntimos de euro

Ingresos por PKT	2009	2008	% s/ a.a.	% s/a.a.(*)
LARGO RADIO	4,85	5,49	(11,6)	(12,9)
MEDIO RADIO	7,53	8,94	(15,7)	(16,2)
DOMÉSTICO	11,65	13,64	(14,6)	(14,8)
TOTAL	6,32	7,36	(14,1)	(14,9)

(*) Con tipos de cambio constantes

Céntimos de euro

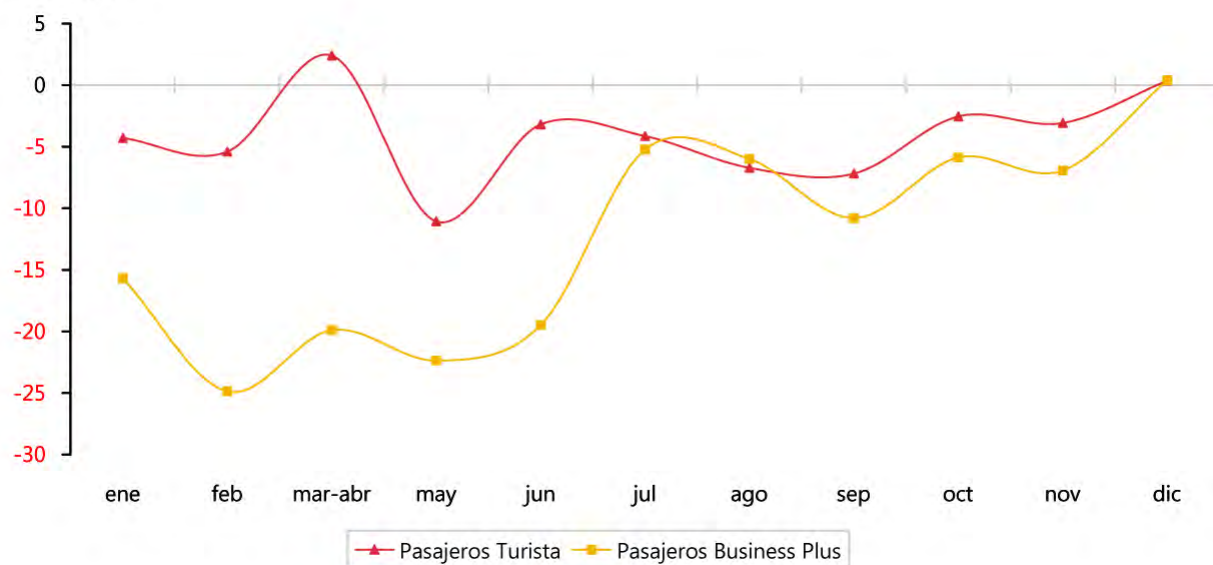
Ingresos por AKO	2009	2008	% s/ a.a.	% s/a.a.(*)
LARGO RADIO	4,04	4,67	(13,5)	(14,7)
MEDIO RADIO	5,69	6,53	(12,8)	(13,3)
DOMÉSTICO	8,35	9,73	(14,2)	(14,4)
TOTAL	5,05	5,89	(14,3)	(15,1)

(*) Con tipos de cambio constantes

El *yield* del sector de largo radio descendió un 11,6% en el ejercicio 2009, como consecuencia de una mayor presión competitiva ante la debilidad de la demanda en los mercados. En particular, el descenso interanual del 13,3% en los pasajeros de la clase Business Plus tuvo un impacto significativo, si bien desde el verano se ha producido una recuperación en el tráfico de negocios, en parte estimulada por acciones comerciales. Así, el tráfico en la clase Business Plus registró un descenso del 6,0% en el segundo semestre, frente a una caída del 20,4% en la primera mitad del año. El ingreso unitario por AKO disminuyó un 13,5% respecto al año 2008, al añadirse el efecto del descenso en el nivel de ocupación de este sector.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL SECTOR DE LARGO RADIO EN 2009

Var. 09/08 (%)



El ingreso medio por PKT disminuyó un 15,7% en el conjunto del sector de medio radio, afectado por el desplome del tráfico en las clases *business* para el conjunto de las compañías en el mercado España-Europa (-32,0%), por la enorme competencia en las rutas europeas, y por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,2%). Gracias a la mejora del coeficiente de ocupación, el descenso del ingreso medio por AKO (-12,8%) fue casi tres puntos menor que el del *yield*.

En el sector doméstico el *yield* disminuyó un 14,6% con relación al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 3,3%), el fuerte deterioro del *mix* de clases, y la reducción de los recargos de combustible, descendiendo el ingreso unitario por AKO un 14,2%.

El siguiente cuadro refleja la evolución de los ingresos de pasaje, con el desglose por sectores:

Millones de euros

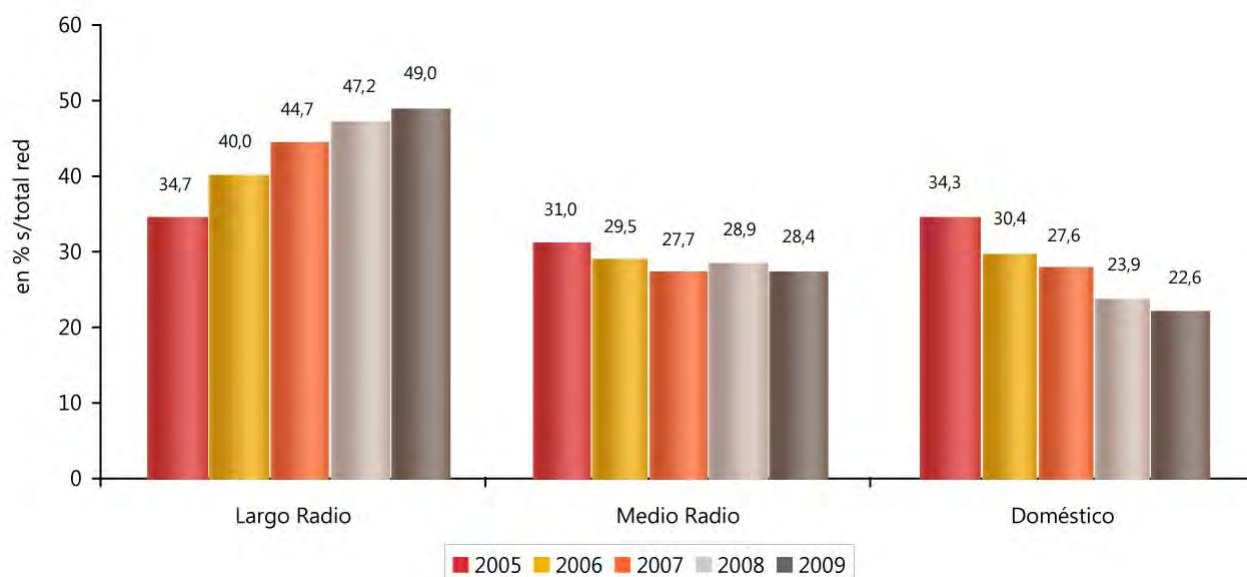
Ingresos de pasaje	2009	2008	% / a.a.
LARGO RADIO	1.538	1.838	(16,4)
MEDIO RADIO	890	1.124	(20,8)
DOMÉSTICO	709	929	(23,6)
TOTAL RED	3.137	3.891	(19,4)
Otros ingresos de pasaje	188	327	(42,6)
TOTAL	3.325	4.218	(21,2)

En el ejercicio 2009 los ingresos por tráfico de pasaje (vinculados a la producción del año) se situaron en 3.137 millones de euros en el conjunto de la red, descendiendo un 19,4% respecto al año anterior. En su desglose por sectores destaca el progresivo aumento del peso del sector de largo radio, que pasó a representar el 49% de los ingresos de pasaje de toda la red en 2009 (1,8 puntos por encima de su peso en 2008 y 9,0 puntos más que en 2006).



La partida "Otros ingresos de pasaje" comprende los ingresos procedentes de la caducidad de billetes pendientes de utilización, los ingresos derivados de los programas de fidelización, así como ajustes y regularizaciones de carácter contable.

EVOLUCIÓN ANUAL DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS DE PASAJE



2.1.3. Carga

El tráfico aéreo de carga a nivel mundial se vio muy afectado por la crisis económica, que tuvo un impacto muy fuerte y prolongado en todos los mercados. La caída del comercio internacional motivó que la demanda comenzara a caer a mediados del año 2008. Según datos de la AEA, el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga por el conjunto de las compañías europeas disminuyó un 16,5% en 2009 respecto al año anterior, con descensos del 22% en los dos primeros trimestres, del 16% en el tercero y del 6% en el cuarto, lo que indica, aparte de la magnitud de la crisis, una recuperación progresiva durante el segundo semestre.

En el caso de Iberia el número de TKT de mercancía y correo se situó a 1.021,5 millones en 2009, disminuyendo un 11,6% respecto al año anterior, frente a un descenso del 1,8% en el número total de toneladas-kilómetro ofertadas (TKO). Así, el coeficiente de ocupación anual empeoró 6,8 puntos porcentuales, si bien en el último trimestre mejoró 7,9 puntos respecto al año anterior. Si comparamos los datos de tráfico del segundo semestre de ambos ejercicios, observamos un incremento en TKT del 1,2%.

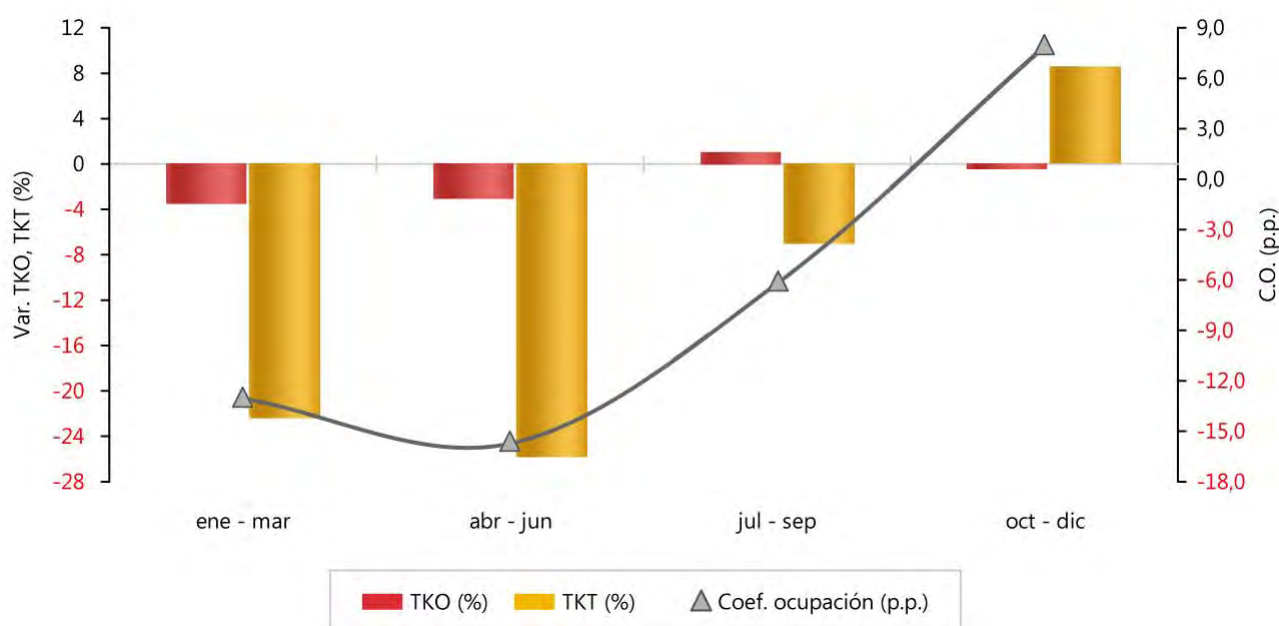
Un 94,4% de las TKT totales del ejercicio fueron transportadas en las bodegas de la flota de pasaje de Iberia, una proporción ligeramente superior a la de 2008 (93,5%).

Las toneladas-kilómetro transportadas disminuyeron (en cómputo anual) un 11,2% en los vuelos de largo radio (América y Sudáfrica), y su peso en el tráfico de toda la red se situó en el 87,9% en 2009. En los sectores de corto y medio radio la disminución del volumen de tráfico, medido en TKT, fue del 14,7% respecto al año anterior.

En 2009 los ingresos por transporte de mercancía y correo de Iberia disminuyeron un 29,9% respecto al año anterior, situándose en 208 millones de euros, si bien, gracias a la mencionada recuperación de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del ejercicio fue del 19,7%, frente al 33,4% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año. Los datos publicados por compañías de referencia en el sector muestran caídas de ingresos en torno al 35%-40% para el acumulado de los doce meses.

El ingreso medio por TKT (*yield*) se sitúa en 20,4 céntimos de euro, disminuyendo un 20,6% respecto al año anterior debido a tres factores: la bajada de precios en el sector como consecuencia del exceso de oferta en los mercados, la disminución del precio del combustible, y la decisión de maximizar la ocupación de las bodegas de los aviones de Iberia mediante campañas de precios muy agresivas.

TRÁFICO DE CARGA. VARIACIONES 2009 s/ 2008



Iberia, con el fin de mejorar su presencia en el centro y este de Europa, extendió su acuerdo con Air Logistics Group en mayo de 2009, seleccionándolo como agente exclusivo de carga en siete nuevos países: la República Checa, Croacia, Hungría, Polonia, Eslovaquia, Rumanía y Grecia. El acuerdo entre Iberia y la empresa escandinava Air Logistics Group había comenzado un mes antes en los países nórdicos (Dinamarca, Suecia, Noruega y Finlandia). De esta forma, Air Logistics Group proporciona ahora un completo servicio de ventas, atención al cliente y soporte en el área de Carga de Iberia en los vuelos a Madrid desde Atenas, Bucarest, Praga, Varsovia y Zagreb. Iberia también ofrece servicios de carga más allá de Madrid a todos los destinos de su red en España, Europa, América, África y Asia.

En 2009 se renovó la Certificación de Calidad según la norma ISO 9001:2008 de AENOR para las actividades de carga.

Asimismo, se continuó con la expansión del billete electrónico de carga en el marco del proyecto *e-Freight* de IATA, siendo Iberia la cuarta compañía en el mundo por volumen de utilización de la documentación electrónica.

En 2009 finalizó la implantación del Proyecto de *Cargo Yield Management*, cuyo objetivo es la optimización de los ingresos del negocio.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga	2009	2008	% s/a.a.
TKO (millones)	1.683,9	1.714,2	(1,8)
Bodegas	1.597,8	1.591,6	0,4
Cargueros	86,1	122,6	(29,8)
TKT (millones)	1.021,5	1.156,1	(11,6)
Bodegas	964,7	1.080,7	(10,7)
Cargueros	56,7	75,4	(24,8)
Coeficiente de ocupación (%) (a)	60,7	67,4	(6,8 p.)
Bodegas	60,4	67,9	(7,5 p.)
Cargueros	65,9	61,5	4,4 p.
Ing. medio TKT (cts. € / TKT)	20,37	25,67	(20,6)
Ingresos transporte carga (millones €) (b)	208	297	(29,9)

(a) Diferencia respecto al año anterior expresada en puntos porcentuales.

(b) Ingresos por transporte de mercancía y correo (no incluyen exceso de equipaje).



2.2. Handling

La Dirección General de Aeropuertos, Iberia Airport Services, es responsable de la gestión de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles, tanto a terceras compañías como a la propia Iberia.

En el año 2009 continuó operando como agente de handling de rampa en 36 aeropuertos, en virtud de las 21 licencias que explota desde 2007. La compañía también tiene presencia en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a través de su participación en las UTE (Unión Temporal de Empresas) que obtuvieron las licencias, que es del 32% en el primer caso, y del 30% en las UTE de los dos aeropuertos canarios.

A partir de julio de 2008 la compañía también ha obtenido las concesiones para prestar atención a pasajeros de movilidad reducida (PMR), operando como Iberia en los aeropuertos donde es operador único de handling, y en UTE en Madrid, Palma de Mallorca y Alicante con una participación del 51%, 50% y 50% respectivamente, aportando 2,5 millones de euros a la cuenta de resultados de Iberia Airport Services.

El año 2009 se caracterizó por el impacto negativo de la crisis económica en la generalidad de los sectores productivos y, con especial agudeza, en el sector de la aviación comercial y en sus actividades y negocios relacionados. En este sentido, el mercado total de Handling en España, medido en operaciones de avión, experimentó un descenso del 10,8% respecto al año anterior, mientras que en el caso de Iberia Airport Services esta disminución fue menor, un 7,8% (incluida la producción para la propia Iberia y medido en términos de aviones ponderados atendidos). En cuanto al volumen de pasajeros atendidos por Iberia Airport Services, se ha pasado de un total de 80 millones de pasajeros en 2008 a 73 millones en 2009, cifra que supone un descenso del 8,7%.

En 2009 el volumen de actividad para terceros representó un 56,6% de la producción total, medida en términos de aviones ponderados atendidos (APA), ligeramente por encima de la relación de 2008, que fue un 56,2%. A pesar de las circunstancias adversas del entorno económico y del mercado de Handling, la compañía consiguió incrementar la cuota de mercado respecto a las de sus competidores, pasando del 30,7% en 2008 al 31,5% en 2009, gracias al fortalecimiento de su cartera con 22 nuevos clientes captados.

Los ingresos de explotación del negocio de Handling (incluyendo las UTE y la producción para la propia Iberia) se situaron en 478 millones de euros en 2009, descendiendo un 2,5% respecto al año anterior, motivado por el descenso de actividad ya mencionado, pues el ingreso unitario mejoró un 2,7%.

La plantilla media anual se situó en 7.132 empleados equivalentes en 2009 (incluyendo los 515 cedidos a la UTE de Barcelona), disminuyendo en 637 personas respecto al año anterior. El número de horas de mano de obra disminuyó en una proporción similar a la caída de la producción, por lo que se logró mantener la productividad del personal en el mismo nivel del ejercicio anterior (+0,2%), a pesar de verse perjudicado el ejercicio 2009 por un mayor número de incidencias (cancelaciones y retrasos por jornadas de huelga de tripulantes, condiciones climatológicas adversas,).

Continúa la puesta en producción de los módulos del Real Time del proyecto GAUDÍ en el aeropuerto de Madrid, realizando en 2009 el muelle y la consola de gestión de equipos, quedando pendiente la coordinación y carga/descarga para 2010. Dicha aplicación permite la planificación en tiempo real, haciendo posible realizar los ajustes necesarios tanto en las incidencias de tráfico como de recursos humanos y materiales, lo que implica un ahorro importante de gastos, y hace posible una mejora de la productividad y de la gestión.

2.3. Mantenimiento

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería (Iberia Mantenimiento) ofrece servicios de mantenimiento, reparación y overhaul (MRO) de motores, aviones y componentes a la flota de la propia compañía y a otros operadores aeronáuticos. En la actualidad es una compañía relevante en la industria del mantenimiento aeronáutico.

Iberia Mantenimiento realizó un total de 220 revisiones C y D ponderadas por valor, lo que representa un descenso del 2,3% respecto al año anterior. El porcentaje de las mismas realizadas a terceros fue del 56,6% (frente al 59,7% en 2008). En el área de motores, la producción ponderada de motores (para Iberia y terceros) se situó en 214, con un descenso del 11,9% respecto al año anterior.



La cifra total de ingresos de explotación procedentes de terceros (que incluye, además de los servicios de asistencia técnica, otros trabajos realizados por la empresa, alquileres y ventas) ascendió a 322 millones de euros, con un aumento del 4,1% sobre el año anterior.

En 2009 se firmaron importantes acuerdos comerciales con distintos operadores y fabricantes, en todas las áreas operativas de Iberia Mantenimiento, mejorando su posicionamiento en el sector e incrementando los ingresos a terceros. Destacan por su relevancia económica o estratégica:

- Firma del acuerdo de mantenimiento de la flota B757 que opera en España de DHL Air. El acuerdo supone la ampliación de los servicios de mantenimiento, que la compañía ya realizaba en exclusiva a los motores Rolls Royce RB211-535 C37, en virtud de un acuerdo firmado en mayo de 2008.
- Contrato con Finnair Technical Services para la reparación de componentes y acceso a stock para la flota de A330 y A340 de Finnair.
- Acuerdo en exclusiva con SAS para realizar las revisiones mayores (C y D) de las flotas MD80 y Airbus A330 y A340 de la compañía escandinava.
- Firma de dos nuevos contratos para la reparación y mantenimiento de motores Rolls Royce RB211-535E4 con la compañía aérea rusa Yakutia, y los instalados en los B757-200 cargueros pertenecientes a la línea aérea india Blue Dart Aviation.
- Renovación del contrato con Xiamen Airlines para el overhaul de motores RB211-535E4 de la flota B757-200.
- Contrato de overhaul con Federal Express (Fedex) para los motores RB211-535E4.
- Acuerdo vinculante con SR Technics para el mantenimiento de componentes pertenecientes a diversas flotas.
- Acuerdo con Airbus Military para la conversión, en el Hangar 5 de Iberia Mantenimiento, de aviones A330 con configuración pasaje a configuración Multi Role Tanker Transport (MRTT) con capacidad para reabastecimiento en vuelo.

Merece destacar que con respecto al motor RB211-535, Iberia Mantenimiento es uno de los pocos centros de mantenimiento en el mundo que da soporte y el único en Europa. Adicionalmente, la Subdirección de Motores es la única en España y la tercera en Europa con capacitación para mantener el motor CF34 del fabricante General Electric.

En 2009 Iberia Mantenimiento revisó íntegramente el primer motor CF34-3A, procedente de Air Nostrum, superando con éxito las pruebas en el Banco.



La cartera de Iberia Mantenimiento está formada por prácticamente la totalidad de las compañías aéreas españolas, mercado donde es líder, y por un numeroso grupo de compañías internacionales: Aero Fan, Aerogal, Air Comet, Air Europa, Air Finland, Airbus, Alitalia, Audeli, Aurora Airlines, Belair Airlines, Berkut, Blue Dart Aviation, Caesa, Conviasa, Dana Airlines, Dubrovnic Airlines, Eurofly, European Air Transport, Finnair Technical Services, Gestair, Iberworld, ILFC, Interjet, MAeS, Meridiana, Olympic Airways, Pluna, Precision Conversions, Presidencia Mexicana, Primaris, Privilege Style, Pullmantur, Southwest Sports Jet, Spanair, SR Technics, Swiftair, Titan, Tunisair, Varig, Vueling y Yakutia Air Company, entre otras.

La plantilla media de Iberia Mantenimiento se situó en 3.845 empleados equivalentes en 2009, aumentando un 2,1% con relación al año anterior.

Iberia Mantenimiento con ST Aerospace inauguraron el 19 de mayo de 2009 en Madrid su taller de reparación de trenes de aterrizaje de los aviones A320, A330 y A340 del fabricante Airbus. La nueva empresa, denominada MAeS (Madrid Aerospace Services) supone un avance estratégico importante, que permitirá abrir nuevos mercados en Europa, África y Medio Oriente.

Iberia Mantenimiento ha invertido un total de 14 millones de euros para mejorar sus instalaciones y servicios en 2009. En el plan de inversiones destacan: el desarrollo de tecnología para el tratamiento de compresores en el taller de motores; la instalación, asimismo, de un nuevo horno de vacío vertical en el taller; la renovación y actualización del Hangar 5, dedicado al Proyecto MRTT, y de las cestas del Hangar 4 de pintura; así como la capacitación y banco de pruebas de componentes. También está construyendo en "joint venture" con el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona un hangar en el aeropuerto de El Prat, con una inversión estimada de 24 millones de euros.

2.4. Desarrollo de proyectos

2.4.1. Plan integral de servicio al cliente

Iberia puso en marcha el Plan Integral de Servicio al Cliente (PISAC) a principios de 2009 con el objetivo de perfeccionar el servicio en todos los puntos de relación con el cliente: en la reserva y compra del billete, en la facturación y espera en el aeropuerto, en el embarque, a bordo del avión, en la recogida del equipaje, en la atención ante posibles incidencias, o en el programa de fidelización. Esta completa visión del servicio requiere el compromiso y la implicación de todas las áreas de la compañía para desarrollar el Plan, cuyo fin último es conseguir que el cliente elija a Iberia por su mejor servicio respecto a los competidores.

Las medidas diseñadas en el PISAC se agrupan en tres ejes de actuación: mejora continua del producto, revisión de los procesos operativos y profundización en la actitud de servicio al cliente. Durante 2009 se lanzaron más de 50 iniciativas de mejora concretas, algunas de las cuales ya han sido implantadas con éxito, y otras serán desarrolladas durante la vigencia del actual Plan 2012. La inversión prevista inicialmente es de 150 millones de euros hasta el año 2011, cifra que aumentará con la incorporación de futuras medidas. En cualquier caso, muchas de las iniciativas suponen principalmente cambios en las actitudes y en los procedimientos, más que una inversión significativa.

A continuación se detallan algunas de las iniciativas contempladas en el Plan.

Iberia está remodelando la cabina **Business Plus** para que el cliente tenga más espacio y privacidad, ofreciendo la posibilidad de reclinar las butacas-cama hasta conseguir una posición totalmente horizontal. Se está retirando una fila completa de asientos en los aviones de la flota de largo radio, ampliando la separación entre filas en 30 centímetros, de modo que cada cliente dispondrá de 2,20 metros de espacio personal en esta cabina y podrá disfrutar de más comodidad en sus viajes. Esta transformación de todos los aviones A340 la está realizando paulatinamente el propio personal de Iberia desde octubre, y se espera concluir el proceso en marzo de 2010.

Paralelamente a esta modificación, la compañía está trabajando en el diseño y selección de los elementos que constituirán la **nueva clase de negocios** en los vuelos de largo radio a partir de 2012. Este nuevo producto implicará no sólo renovar los interiores del avión, sino mejorar toda la experiencia del cliente a bordo.

Otra iniciativa del PISAC relacionada con la flota de largo radio, ya definida y pendiente de implantar, es la modificación de la cabina de Turista de los aviones A340/300, en los que se instalarán butacas más modernas y cómodas.



En referencia a las medidas relacionadas con el **servicio a bordo**, en los vuelos de largo radio se han introducido mejoras gastronómicas, tanto en Clase Business como en Clase Turista. En esta última, a partir de julio de 2009 se renovaron los menús del servicio principal (comida o cena), y se ofrece un segundo servicio (desayuno o merienda) en formato fungible, y un nuevo servicio entre horas (agua, zumos y snack). Además, en los vuelos intercontinentales se han modificado algunos procesos del servicio. También se han realizado mejoras relacionadas con el servicio gastronómico de los vuelos de corto y medio radio.

Adicionalmente, desde julio se ha cambiado el estilo de los mensajes a bordo, haciéndolos más sencillos y cercanos al cliente. Igualmente, se ha lanzado una campaña informativa entre los pilotos para fomentar la comunicación con el pasaje, hecho que mejora la percepción del cliente respecto a la compañía.

En el PISAC también se han definido iniciativas para mejorar la relación con el cliente antes y después del vuelo. Durante 2009 se han incorporado nuevas funcionalidades en la página Web de la compañía. Entre otros avances, se ha simplificado más el proceso de compra en **Iberia.com**, y se ha mejorado la accesibilidad para personas con discapacidades. Además, para facilitar el **auto check-in online**, se mejoró el rediseño gráfico de esta funcionalidad, y se ha extendido esta posibilidad a todos los destinos que opera la compañía (en 2009 fueron incorporados 21 destinos internacionales adicionales a la larga lista que existía).



Con la misma finalidad de reducir el tiempo que el cliente debe dedicar a la facturación y hacer más cómoda su estancia en el aeropuerto, se ha implantado el acceso a los vuelos a través de una tarjeta de embarque que se descarga en el teléfono móvil o PDA, se han abierto mostradores de entrega de equipaje, y se han unificado los puestos de atención al cliente y venta de billetes.

En julio de 2009 finalizó la renovación de las tres **salas VIP** (Dalí, Goya y Velázquez) que tiene Iberia en la moderna Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, para ofrecer mayor amplitud y un mejor nivel de servicio al cliente. Contando con la colaboración del prestigioso cocinero español Sergi Arola, se ha definido una nueva línea de comidas y aperitivos, adecuándolos al tipo de tráfico y horario. Además, la sala Velázquez, destinada a los clientes de los vuelos intercontinentales de Iberia y situada en el edificio Satélite, ha ampliado su horario, permitiendo a los clientes acudir las 24 horas del día.

En los últimos meses también se han reformado las salas VIP de Valencia, Bilbao, Santo Domingo, Guatemala y Francfort. En Londres, después del traslado de Iberia a la T3 de Heathrow, se ofrece a los clientes el acceso a la "Galleries Club Lounge", un espacio compartido con las aerolíneas de **oneworld**. Asimismo, está previsto acometer reformas en las salas de México, Sao Paulo y Buenos Aires.

Se ha ampliado el **servicio de limusina** (coche de lujo con conductor para los traslados aeropuerto-ciudad-aeropuerto de los clientes de alto valor) a Buenos Aires, México y Sao Paulo, que se suman a Madrid, Barcelona y Santiago de Chile donde ya se ofrecía este servicio.

En relación al embarque, se están buscando alternativas para que este proceso sea más ágil. Una de las opciones es establecer dos vías de acceso para embarcar: una para clientes de la clase Business y otra para Turista. De momento esta iniciativa está implantada en el aeropuerto de Bruselas, y en Madrid también se está realizando en aquellas puertas de embarque que permiten dos vías de acceso diferenciadas.

Por otro lado, se buscan iniciativas que permitan gestionar mejor las conexiones en el aeropuerto de Madrid, por ejemplo autoservicio de transfer, acompañamiento a enlaces, o en el caso de que se conozca que el pasajero no va a llegar a realizar la conexión que tenía prevista, notificárselo a través de un mensaje SMS.

También se pretende reducir el tiempo de **entrega de equipajes** e informar al cliente, mediante mensaje SMS, de la situación de su equipaje si éste no viajó en el mismo vuelo que el cliente. La mayor parte de las incidencias que se producen en el tratamiento de equipajes, ocurren cuando el cliente tiene dos o más vuelos en conexión y, para evitarlo, se ha empezado a hacer pruebas de segregación de equipajes en algunos vuelos.

Una de las últimas acciones que se ha puesto en marcha es la nueva etiqueta de equipajes para clientes de alto valor (los que viajen en clases business o sean titulares de Iberia Plus Platino, Oro, Plata, o del Club Fiesta). Esta etiqueta llevará impresa la distinción de prioridad en los laterales, facilitando la identificación visual del equipaje de estos clientes, que serán los primeros en recoger su equipaje a la salida.

A finales de 2009 también se ha implantado un servicio de recogida y entrega de equipaje puerta a puerta, que está subcontratado a la compañía CACESA.

El programa de fidelización de clientes **Iberia Plus** cuenta con 4,2 millones de titulares y es una excelente herramienta para conocer a los clientes y premiar su confianza en la compañía. Por esta razón, el PISAC incluye varias acciones para mejorar el programa y la atención a sus titulares: se están incorporando nuevas empresas de otros sectores; se ha digitalizado toda la información que se enviaba a los clientes; se pondrá en marcha la compra de puntos a través de la página Web; se ha definido un nuevo procedimiento para que los clientes Iberia Plus Oro y Platino reciban atención personalizada en situaciones de contingencia; y, finalmente, se ha lanzado la tarjeta Iberia Plus Platino 10, un producto especial para premiar a las personas que más han volado con Iberia desde que se creó el programa Iberia Plus.

2.4.2. Desarrollo de acuerdos comerciales

oneworld

oneworld es una alianza global formada por once compañías aéreas de prestigio y proyección internacional: American Airlines, British Airways, Qantas, Iberia, Cathay Pacific Airways, LAN, Finnair, JAL Japan Airlines, Malév Hungarian Airlines, Royal Jordanian y Mexicana de Aviación.

oneworld permite al pasajero disfrutar y beneficiarse de una serie de ventajas tales como: el acceso a una red de más de 700 destinos en 150 países, la posibilidad de obtener y redimir puntos de los programas de Viajeros Frecuentes de cada compañía en toda la red de **oneworld**, la posibilidad de acceder a aproximadamente 550 salas VIP repartidas por todo el mundo, y el disponer de la asistencia que le proporcionan los más de 300.000 empleados de las compañías aliadas.

En febrero de 2009 se celebró en Madrid la reunión de los CEO (*Chief Executive Officer*) de las compañías **oneworld** en la que se conmemoró el décimo aniversario de la alianza. Con este motivo se organizaron una serie de acciones de promoción, comunicación y de carácter comercial, entre las que destacamos la creación de la tarifa Circle Atlantic y la de pintar algunos aviones de todas las flotas de las compañías de esta alianza con el logo de **oneworld**.

El 10 de noviembre de 2009 Mexicana de Aviación, junto con sus dos filiales Mexicana Click y Mexicana Link, se incorporó de forma efectiva a **oneworld** tras completar su proceso de implementación, que ha sido dirigido y coordinado por Iberia. También durante el año 2009 **oneworld** continuó su plan de expansión, invitando a formar parte de la alianza a la compañía rusa S7 (Siberia Airlines), que está previsto se incorpore a **oneworld** a finales de 2010.

La alianza **oneworld** ofrece la más amplia cartera de productos destinados a satisfacer las necesidades de los clientes individuales, desde vueltas al mundo hasta productos diseñados para visitar uno o varios continentes utilizando la red **oneworld**.



Acuerdo con American Airlines y British Airways

Durante el año 2009 American Airlines, British Airways e Iberia han realizado trabajos preparatorios de cara a asegurar la implementación, en el menor plazo de tiempo posible y una vez que se haya recibido el visto bueno de las autoridades, del acuerdo de negocio conjunto para vuelos entre Norteamérica y Europa, firmado en agosto de 2008. Con este acuerdo las tres líneas aéreas van a cooperar en el ámbito comercial en los vuelos entre Estados Unidos, México y Canadá por un lado, y la Unión Europea, Suiza y Noruega por otro; no obstante, las tres seguirán operando como entidades diferentes. Las tres compañías aéreas incrementarán sus acuerdos de código compartido en los vuelos entre la Unión Europea y Estados Unidos, lo que supondrá un importante aumento de los destinos ofrecidos a sus pasajeros.

American Airlines, British Airways e Iberia presentaron la solicitud de inmunidad antimonopolio al Ministerio de Transporte de Estados Unidos (DOT) en 2008. Una vez aportada la información requerida, el DOT declaró el expediente completo el 27 de abril de 2009, estando a la espera del dictamen final por parte de este organismo. Asimismo está abierto un proceso similar ante las autoridades competentes de la Unión Europea y a tal efecto, durante 2009 se ha aportado toda la documentación requerida por la Comisión, estando en la fase final de la aprobación.

Esta cooperación beneficiará a los clientes, ya que les permitirá volar a más destinos de más países con mejores y más fáciles conexiones; además, las tres aerolíneas podrán ofrecer horarios de vuelos mejor adaptados a las necesidades de los pasajeros, y mejorar la oferta de los programas de viajeros frecuentes. Esta mayor cooperación entre las tres líneas aéreas tendrá un impacto positivo en la capacidad de elección del consumidor, ya que permitirá a la alianza **oneworld** competir de forma efectiva y real con las otras dos alianzas rivales, que ya disfrutaban de la inmunidad antimonopolio: actualmente, seis líneas aéreas de SkyTeam y nueve de Star Alliance tienen dicha inmunidad.

Acuerdo de Código Compartido con American Airlines

En enero de 2009 Iberia y American Airlines aumentaron el alcance de su acuerdo de código compartido. Iberia comenzó a comercializar con su código los vuelos operados por American Airlines entre Chicago y Toronto y Montreal, y entre Boston y Toronto. Por otra parte, American Airlines incorporó su código en los vuelos operados por Iberia entre Madrid y Asturias, Granada, La Coruña, Ibiza, Santa Cruz de la Palma, Tenerife, Ámsterdam, Atenas, Bruselas, Milán, París, Roma, Estocolmo, Venecia, Viena y Varsovia.

Posteriormente, en mayo de 2009, el acuerdo volvió a ser ampliado, comenzando Iberia a comercializar con su propio código el vuelo directo operado por American Airlines entre Madrid y Dallas.

En total, Iberia ofrece vuelos a 47 destinos en Estados Unidos, cinco de ellos operados por la propia compañía: Boston, Chicago, Washington, Miami y Nueva York (estos dos últimos también operados por American Airlines); y el resto en código compartido operados por la compañía americana.

Acuerdo de Franquicia con Air Nostrum

Iberia Regional Air Nostrum operó un total de 184 rutas (algunas de forma estacional) durante todo el año 2009, de las cuales 128 correspondían a la red doméstica y 56 a vuelos internacionales con destinos en diez países de Europa y Norte de África. En diciembre del 2009 su flota estaba formada por un total de 54 aviones, que incluyen reactores CRJ-200, CRJ-900 y ATR72-500, entre otros modelos. Hasta octubre también estuvieron operando diez DH3. La compañía transportó 4,68 millones de pasajeros en 2009.

En 2009, Iberia Regional Air Nostrum abrió rutas interiores que conectaron Extremadura con Gran Canaria y Valencia. Asimismo, conectó las Islas Canarias con Salamanca y León, Ibiza con Valladolid, y Menorca con León, Salamanca y Valladolid. En cuanto a rutas internacionales se pusieron en servicio dos nuevos destinos a Marrakech y Funchal desde Bilbao. Igualmente, Valencia se conectó con Marrakech y Funchal, y también con Dubrovnik y Venecia, así como Badajoz con París. También sumó Bari, Corfú y Malta a su red de destinos internacionales.



Acuerdos de código compartido

Iberia mantiene acuerdos de código compartido con 25 compañías aéreas, entre las que destacan por su importancia: American Airlines, British Airways, Finnair, Grupo Lan, JAL, Avianca, Mexicana de Aviación, Qantas, Royal Air Maroc, el Grupo TACA, Avianca, El Al, Malev y Vueling.

En abril de 2009 se firma un nuevo acuerdo con Air Bulgaria para la comercialización por parte de Iberia de los vuelos operados por esta compañía entre Sofía y España.

En julio de 2009 y con motivo de la fusión de las compañías españolas Clickair y Vueling, Iberia cancela su acuerdo de código compartido con la absorbida Clickair y lo implementa con Vueling. Este acuerdo permite ofrecer nuevos destinos tanto nacionales como internacionales.

También en el mes de julio se implementa el acuerdo de código compartido con la australiana Qantas, para la ruta Madrid - Sídney, vía Londres-Heathrow y Fráncfort.

En noviembre de 2009 se firma un acuerdo de código compartido con la compañía brasileña GOL Transportes Aéreos, que permitirá a Iberia comercializar con su propio código hasta diez destinos diferentes en Brasil en conexión con sus vuelos a Sao Paulo y Rio de Janeiro.

Acuerdos de Frequent Flyer con compañías aéreas

En cuanto a los acuerdos de *Frequent Flyer* (FFP), Iberia tiene actualmente en vigor 15 acuerdos con compañías aéreas: las diez compañías de **oneworld**, el grupo TACA, Royal Air Maroc, Avianca, Binter Canarias y Vueling.

2.4.3. Plataformas y sistemas de apoyo a la gestión

A continuación se ofrece un resumen de los módulos más importantes que específicamente han sido desarrollados e implantados por la Dirección de Sistemas de Iberia en 2009, si bien la mayoría se enmarcan en proyectos iniciados en 2007 e implementados durante 2008. Los módulos se presentan agrupados en base a los objetivos estratégicos de la compañía, y desglosados por las áreas funcionales que los han impulsado, que son, en definitiva, las que han de extraer la efectividad y la mejora de los procesos de cada negocio.

Mejora de la calidad y aumento de los ingresos

En el área de transporte de pasajeros ha finalizado el proyecto de Mejora de Gestión del Ingreso, que permitirá optimizar los ingresos producidos por la venta de billetes en función de Origen y Destino (O/D) y no del segmento. Esta herramienta se completará con un módulo específico para aquellos mercados con predominio de compañías de bajo coste, cuyo desarrollo comenzó en 2009 y está prevista su finalización en 2010.

En el área de transporte de carga también ha finalizado la implantación de la nueva herramienta de gestión de Ingresos, y se está llevando a cabo una extensión paulatina del e-AWB (conocimiento aéreo electrónico), equivalente al billete electrónico de pasajeros.

En relación con el área de ingresos, también ha comenzado la definición de todos los requerimientos asociados al acuerdo de negocio conjunto (JBA) entre American Airlines, British Airways e Iberia. Se estima terminar el desarrollo e implantación de todos aquellos requerimientos imprescindibles para la gestión del acuerdo a mediados de 2010, aunque quedará una segunda fase de mejoras que está prevista que continuará en 2011.

En 2009 se han finalizado desarrollos importantes para la potenciación de la presencia de Iberia en Internet, como son la puesta en marcha de la página destinada a grandes empresas (www.iberiacorporate.com) y un nuevo paquete de mejoras y funcionalidades en iberia.com, como son la tarjeta de embarque en dispositivos móviles, simplificaciones en los mecanismos de reserva, mejoras en la accesibilidad y en la función de venta por afinidad (affinity shopping).



Incremento de la productividad y reducción de gastos

En el área de Handling siguen desplegándose módulos del proyecto Gaudí que busca la mejora de la eficiencia y el control de recursos. Este despliegue se está llevando por áreas dentro del aeropuerto, y tiene prevista su finalización en 2010.

En Mantenimiento e Ingeniería se ha finalizado el proyecto Paperless que permitirá la eliminación total del papel en los procesos de la dirección. El sistema será desplegado progresivamente a lo largo del año 2010. Con este sistema todas las órdenes de trabajo se generan, cumplimentan y firman de manera digital.

En Gestión de la Producción se ha implementado una nueva versión del sistema de información de la programación y realización de vuelos de toda la red de Iberia, recopilando la información de movimiento de aviones, slots, carga, pasaje y combustible de todos los vuelos de nuestra red y de las compañías asistidas. También se añaden nuevas funcionalidades como, por ejemplo, la asignación automática de matrículas. Este proyecto tiene prevista su finalización en 2010.

2.5. Responsabilidad corporativa

2.5.1. Cultura corporativa

Los principios de la cultura de Iberia forman parte de su política de responsabilidad corporativa, y recogen la misión, visión y valores compartidos por todos.

La **misión** de Iberia es ofrecer servicios de transporte aéreo, de mantenimiento de aeronaves y aeroportuarios que satisfagan las expectativas de nuestros clientes y creen valor económico y social de manera sostenible.

Como **visión**, Iberia aspira a ser la compañía líder en satisfacción del cliente en sus mercados estratégicos, ofreciendo la mejor relación posible entre precio y calidad de servicio. Iberia quiere ofrecer a sus accionistas una rentabilidad económica destacada y estable, ser un ejemplo de buenas prácticas para sus proveedores, y alcanzar el máximo desarrollo profesional de todos los trabajadores.

Entre sus **valores**, Iberia apuesta por la calidad, la innovación, la mejora continua y la excelencia en la gestión como herramientas clave para crear valor y garantizar el futuro de la compañía, y desea ser reconocida por su transparencia y su firme compromiso social y medioambiental.

Iberia mantiene una relación lo más directa posible con los distintos grupos que se interesan por sus actividades, para responder a sus demandas e incorporar sus sugerencias a los proyectos de mejora de los procesos, productos y servicios de la compañía. Así, dispone de procedimientos para recopilar información relativa a las expectativas de sus **grupos de interés**, a través de canales de comunicación ya establecidos.



2.5.2. Medio Ambiente

Iberia desarrolla una política global de protección del medio ambiente, que contempla todas sus actividades, tanto en tierra como en vuelo. Las actividades en tierra de la compañía se guían por medidas de mejora permanente, a través de los Sistemas de Gestión Medioambiental certificados en las áreas de servicios aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves. Con relación a las operaciones en vuelo, la renovación de la flota a través de la retirada de las aeronaves menos eficientes, la adopción de nuevas medidas operacionales, así como el ajuste de la programación de vuelos a la evolución de la demanda, permitieron, un año más, reducir sus emisiones, especialmente las de gases de efecto invernadero asociadas al cambio climático.



La compañía recibió en 2009 el certificado de AENOR de su reducción de emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo. Este certificado, el primero de su clase en España, acredita que Iberia ha reducido las emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo Madrid-Barcelona gracias a la renovación de la flota y a los nuevos interiores de la cabina.

Iberia colabora en distintos grupos de trabajo que, a nivel nacional e internacional, analizan, promueven y difunden las mejores prácticas ambientales del sector. En este aspecto es relevante la participación de la compañía en el programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que, a iniciativa de la Comisión Europea y Eurocontrol, pretende disminuir la congestión del tráfico aéreo, así como su impacto sobre el medio ambiente. La nueva red de comunicación permitirá reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de CO₂ en la aviación europea, entre un 6% y un 12%.

Destaca la colaboración que Iberia ha mantenido en 2009 con Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y la empresa Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) en un estudio en el Aeropuerto de Barajas para comprobar el beneficio medioambiental en el entorno aeroportuario que supone el uso de maniobras de descenso continuo (CDA) en las operaciones de aterrizaje y despegue, especialmente en la reducción del ruido y de las emisiones atmosféricas.

Todas estas acciones ponen de manifiesto el alto nivel de implicación de todos los colectivos de la compañía hacia la reducción de los impactos ambientales.

2.5.3. Acción social

En cuanto a los aspectos sociales y de respeto a los Derechos Humanos, Iberia es socia fundadora de la Red Española del Pacto Mundial desde el año 2004, promoviendo la aplicación de sus 10 principios a través de una Guía Ética para los empleados adaptada a la cultura de la compañía. Asimismo, está comprometida con la promoción y la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, a través de proyectos relacionados con el acceso al empleo de personas discapacitadas, el transporte de pasajeros necesitados de asistencia, y la cesión de espacio en bodegas para el transporte de ayuda humanitaria.

Iberia también apoya a instituciones públicas y privadas que desarrollan planes de colaboración social y mejora de las condiciones de vida, promoviendo la implicación de sus clientes y proveedores, y contando con la activa colaboración de sus empleados. Destacan en este sentido las colaboraciones con la ONG **Mano a Mano** y la **Asociación de Empleados Padres de Minusválidos de Iberia** (APMIB), dos organizaciones sociales nacidas en el seno de la compañía gracias a la voluntad solidaria de sus empleados, y a las que Iberia dedica la mayor parte de sus recursos asistenciales. En 2009 se destinó más de un millón de euros al conjunto de proyectos de acción social.

A través de acuerdos de patrocinio la compañía mantiene su respaldo a instituciones con las que tradicionalmente ha cooperado, como el Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas o la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, para las que destinó 830.000 euros en facilidades de transporte de carga y pasaje durante 2009. Asimismo, mantiene una estrecha colaboración con la Fundación Ilusiones, el Instituto Cervantes, la Fundación Príncipe de Asturias o la Casa de América, entre muchas otras entidades. En 2009 Iberia también se ha unido a la campaña "Dona tu móvil", promovida por Cruz Roja y la Fundación Entreculturas, poniendo a disposición de este proyecto todos sus centros de trabajo de España (oficinas y aeropuertos), así como sus mostradores de atención al cliente en los aeropuertos.

En materia laboral, la Compañía vela por los derechos de los trabajadores de acuerdo a los Convenios Fundamentales de la OIT, tiene una de las mayores y mejores representaciones legales, asegura la salud laboral y la igualdad de oportunidades, y trabaja por la conciliación de la vida personal y profesional.

Como muestra del reconocimiento a las acciones que la compañía lleva a cabo en estos ámbitos, en 2009 Iberia fue seleccionada, por cuarto año consecutivo, para formar parte del selectivo *Dow Jones Sustainability Index* (DJSI Mundial), y también fue integrada en el *FTSE4Good*, los dos índices bursátiles de sostenibilidad más prestigiosos del mundo. Estos índices seleccionan a las empresas con mejores prácticas en materia económica, social y ambiental. Este año, en la evaluación realizada para la entrada en el DJSI Mundial, en el que únicamente hay tres compañías aéreas, Iberia obtuvo la máxima puntuación del sector en su dimensión ambiental.

La Memoria de Responsabilidad Corporativa ofrece amplia información sobre todos estos aspectos.



3. RECURSOS

3.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2009, el Grupo Iberia tenía un total de 109 aviones de pasaje en operación, de los que 32 unidades componían la flota de largo radio, y 77 aeronaves estaban destinadas a las rutas de corto y medio radio. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión y régimen:

Tipo de flota (a) (b)	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A340/300	6	1	13		20
A340/600			12		12
Largo radio	6	1	25		32
A319			22		22
A320	2	6	28		36
A321		4	15		19
Corto/ medio radio	2	10	65		77
TOTAL	8	11	90		109

(a) Refleja las unidades de flota de pasaje operativa de Iberia a 31 de diciembre de 2009, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o parados pendientes de venta.

(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2009 Iberia tenía un Boeing B757 subarrendado a otra compañía.

Al finalizar el ejercicio 2008, Iberia tenía un total de 119 aviones de pasaje en operación. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas que tuvieron lugar en su flota operativa durante 2009:

Incorporaciones

- 1 A320 en arrendamiento operativo (que se encontraba cedido a finales de 2008).

Devoluciones

- 2 A320 en arrendamiento operativo.
- 1 A340/300 en arrendamiento operativo.

Paradas

- 8 A320 en propiedad (aparcamiento temporal).

En el mes de febrero, Iberia incorporó a su flota de corto y medio radio un A320 en régimen de arrendamiento operativo. Dicha aeronave había estado alquilada previamente a otra compañía.

Una de las medidas contempladas en el **Plan de Contingencia** es el ajuste de la capacidad para adaptarse a la disminución de la demanda en los mercados. Así, respecto a la flota de corto y medio radio, la compañía aparcó temporalmente ocho aviones A320 en régimen de propiedad, cuatro de ellos en el mes de mayo, uno en junio y los tres restantes en octubre. Asimismo, en los meses de abril y octubre dejaron de operar dos aviones A320 que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo. En cuanto a la flota de largo radio, en octubre la compañía retiró de operación un A340 en régimen de arrendamiento operativo.

Adicionalmente, a lo largo del año se produjeron varios cambios en el régimen de algunas unidades de flota. Los tres aviones A340/300 que a principios de 2009 operaban para Iberia bajo la modalidad de *wet lease* pasaron a operar en arrendamiento operativo, dos en el primer semestre y el último a finales de agosto. En el ejercicio 2009 el número total de horas bloque operadas en *wet lease* disminuyó un 66,9% respecto al año anterior.



Actualmente, más del 80% de los aviones operados se encuentran en régimen de leasing operativo, lo que dota a la compañía de una mayor flexibilidad para acompañar la capacidad ofertada a la evolución de los mercados, sin que se vea penalizada su posición financiera.

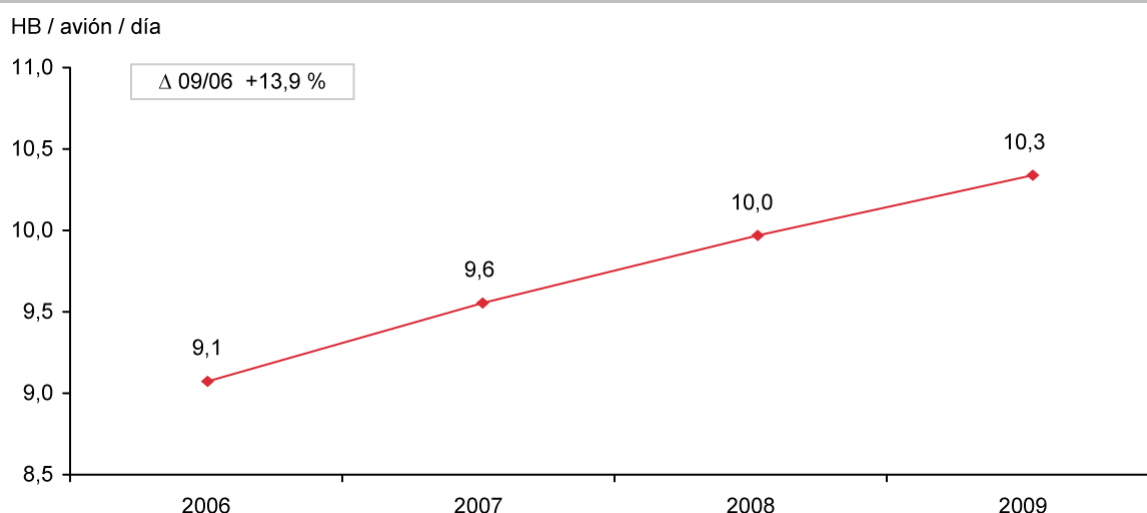
Entre los logros más importantes conseguidos por la compañía se encuentra la homogeneización de la flota a dos familias: el Airbus A340 para los vuelos de largo radio, con una edad media de 8,8 años, y el Airbus A320 (que comprende los modelos A319, A320 y A321) para los vuelos de corto y medio radio, cuya edad media se sitúa en 6,6 años.

Uno de los aspectos más positivos del ejercicio es la mejora de la utilización media de la flota, que se incrementó un 3,7% respecto al año anterior. Si consideramos únicamente la flota operada con tripulaciones propias (excluido el *wet lease*) el incremento interanual alcanza el 4,5%.

HB / avión / día	2009	2008
Utilización media flota de corto y medio radio	8,8	8,4
Utilización media flota de largo radio	14,3	14,5
Utilización media flota propia	10,3	9,8
Utilización media flota en <i>wet lease</i> (a)	14,5	13,4
Utilización media flota total	10,3	10,0

(a) Durante 2009 operaron en régimen de *wet lease* para Iberia tres A340/300, cuyos contratos finalizaron en junio y agosto.

EVOLUCIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LA FLOTA DE IBERIA



3.2. Personal

3.2.1. Plantilla

El siguiente cuadro muestra el número de empleados del Grupo Iberia, medido en términos de plantilla media equivalente, en los ejercicios 2009 y 2008.

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
IBERIA	15.100	15.778	5.335	5.567	20.435	21.345
CACESA	114	120			114	120
ALAER	118	110			118	110
BINTER FINANCE	4	3			4	3
GRUPO IBERIA	15.336	16.011	5.335	5.567	20.671	21.578
Variación 2009 / 2008 (%)	(4,2)		(4,2)		(4,2)	

Los empleados de la Alta Dirección de Iberia (diez en ambos ejercicios) están incluidos en Tierra.



La plantilla media del Grupo disminuyó en 907 empleados con relación a la de 2008, lo que supone una reducción del 4,2%, situándose en 20.671 empleados equivalentes. Las plantillas medias del Personal de Tierra y del Personal de Vuelo descendieron en esa misma proporción (-4,2%).

La plantilla media de la compañía Iberia, que en 2009 representó el 98,9% del total del Grupo, disminuyó un 4,3% respecto al año anterior. El número de empleados equivalentes del Personal de Tierra de Iberia disminuyó un 4,3% en 2009, con descensos en España (-4,4%) y en el extranjero (-2,6%). Destacó la disminución de 637 empleados equivalentes en la Dirección General de Aeropuertos, lo que supone una reducción del 8,2% con relación a 2008. La plantilla media del Personal de Vuelo de Iberia se situó en 5.335 empleados equivalentes en 2009, que representan un 25,8% del total del Grupo. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos descendió un 3,3% respecto al año anterior, y la de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) disminuyó un 4,5%.

A 31 de diciembre de 2009 un 38% del total de empleados del Grupo Iberia eran mujeres.

Iberia continúa desarrollando el Plan de Bajas de Personal para adaptar sus recursos a la compleja situación del sector. La mayoría de las bajas producidas en el último ejercicio se encuadran en los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) de la compañía, que tienen carácter voluntario para el trabajador y la empresa. La prórroga del ERE 72/01 para los Colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros fue autorizada hasta el 31 de diciembre de 2010. También se autorizó la prórroga del ERE 35/05, de aplicación específica al personal que presta sus servicios en el área de Handling de Iberia, hasta el 31 de diciembre de 2014.

En abril de 2009 los representantes de la Dirección de la compañía y de la Sección Sindical del SEPLA en Iberia acordaron solicitar la inclusión del Colectivo de Pilotos en el marco de la ampliación del periodo de aplicación del ERE 72/01, en este caso extendiendo su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2013. Tras la correspondiente autorización, un total de 236 tripulantes técnicos mayores de 60 años, que estaban en situación de reserva, causaron baja en 2009.

Durante el ejercicio 2009, 185 empleados del Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros y 591 empleados del Colectivo de Tierra de Iberia se acogieron a alguna de las modalidades contempladas en el ERE 72/01, correspondiendo la mayoría de las bajas a jubilaciones anticipadas y recolocaciones diferidas. Adicionalmente, otros 44 empleados del Colectivo de Tierra causaron baja en la compañía, de los que 16 se acogieron al Acuerdo Nacional de Empleo en España, y los 28 restantes fueron bajas de personal en el extranjero que no serán sustituidos.

El siguiente cuadro ofrece un desglose de las bajas producidas en Iberia vinculadas a la reestructuración de la plantilla:

Plantilla de Iberia. Bajas en 2009	Tripulación Técnica	Trip. Cabina de Pasajeros	Tierra	TOTAL
Prejubilaciones	236	16	342	594
Recolocación diferida	-	98	190	288
Bajas incentivadas	-	1	14	15
Novación de contrato	-	70	45	115
Total ERE 72/01	236	185	591	1.012
ANE (Acuerdo Nacional de Empleo)	-	-	16	16
Personal en el extranjero	-	-	28	28
TOTAL	236	185	635	1.056

Todas esas bajas se añaden a las 462 producidas en Iberia durante el año 2008 (339 del Colectivo de Tierra y 123 del Colectivo de TCP), que en su mayoría fueron realizadas en el segundo semestre del año, correspondiendo algo más de la mitad a jubilaciones anticipadas en el marco del ERE 72/01.

En abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, con una vigencia inicial de tres años (2005 a 2007), fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Asimismo, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra de Iberia (firmado en julio de 2008), finalizó el 31 de diciembre de 2008. Actualmente se encuentran abiertas las Comisiones Negociadoras para alcanzar acuerdos sobre los nuevos Convenios de los tres Colectivos de Iberia.



3.2.2. Productividad

La productividad de la plantilla de la compañía Iberia, medida en términos de AKO producidos, fue de 3,04 millones de AKO por empleado en 2009, lo que supone un decremento del 1,8% respecto al año anterior.

En el caso del personal de la Dirección General de Aeropuertos de Iberia, cuya plantilla media equivalente representó el 34,5% de la total del Grupo en 2009, logró mantener un nivel de productividad (medida en horas por avión medio ponderado atendido) similar al del año anterior, a pesar de la reducción de actividad experimentada.

En 2009 la productividad económica de la plantilla de la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería subió un 3,2% respecto al año anterior.

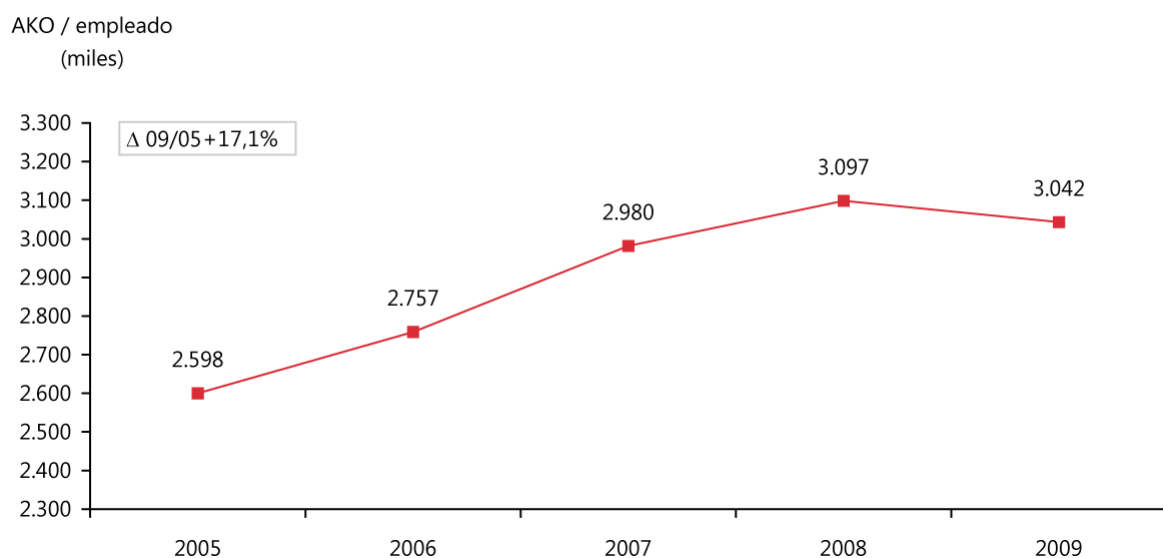
El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por segmentos de negocio y por colectivos:

Productividad del personal de Iberia	2009	2008	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	3.042	3.097	(1,8)
Transporte. Personal de Tierra (miles de AKO por empleado)	2.101	2.139	(1,8)
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	267,3	270,9	(1,3)
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	115,3	118,8	(3,0)
Handling (Horas totales por avión ponderado) (a)	32,68	32,75	(0,2)
Mantenimiento (Ingresos explotación por empleado) (miles €)	19.052	18.457	3,2

(a) Un menor número de horas por avión ponderado supone una mejora de la productividad.

La productividad -medida en términos de AKO por empleado- de la plantilla de la compañía Iberia registró un incremento acumulado del 17,1% en los últimos cuatro años.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD. TOTAL PLANTILLA IBERIA



En 2009 la productividad descendió un 1,8% respecto al año anterior, debido a la reducción de la capacidad ofertada (-6,0% respecto a 2008, en términos de AKO) que Iberia llevó a cabo para adaptarse a la caída de la demanda, cuyo impacto fue parcialmente contrarrestado con el descenso de la plantilla media equivalente.

4. EVOLUCIÓN FINANCIERA

4.1. Aplicación de las NIIF y cambios en la composición del grupo

Aplicación de las NIIF

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 han sido preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea. Iberia ha mantenido las mismas normas, interpretaciones y principios contables utilizados en la elaboración de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, y ha aplicado por primera vez las nuevas normas e interpretaciones que han entrado en vigor en este ejercicio.

Entre ellas, destaca por su incidencia la interpretación **CINIIF 13** (o IFRIC 13) sobre la contabilización de los programas de fidelización de clientes. El contenido de la CINIIF 13 aborda el reconocimiento de las obligaciones que contrae la compañía con sus clientes en dichos programas, estableciendo un criterio contable uniforme. Esta nueva interpretación obliga a reconocer la parte del desembolso correspondiente al valor de los puntos del programa de fidelización como un crédito, de tal forma que esa parte sólo se reconocerá como ingreso una vez que la compañía haya satisfecho las obligaciones derivadas del programa.

De acuerdo con esta interpretación, Iberia contabiliza los puntos de su programa Iberia Plus por separado, como un componente identificable de sus ventas de billetes aéreos. Los puntos se valoran por su valor razonable y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido en el pasivo del estado de situación financiera. Hasta el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2008 el valor asignado a los puntos se registraba como un gasto en el epígrafe "Gastos comerciales" de la cuenta de resultados. A partir de 2009 cuando los usuarios del programa redimen los puntos se reconoce un ingreso en la cuenta de resultados.

Iberia ha aplicado la interpretación contenida en la CINIIF 13 de forma prospectiva a partir del 1 de enero de 2009, por no ser posible evaluar todos los efectos de aplicarla retroactivamente. La adopción de esta interpretación tuvo un efecto neto negativo de 25 millones de euros (incluyendo el impacto fiscal) en las reservas del estado de situación financiera consolidado, como consecuencia del ajuste del pasivo por la nueva valoración de los puntos anteriores a 2009.

La norma **NIIF 8** sobre segmentos operativos, que deroga la NIC 14, es de aplicación obligatoria a partir del 1 de enero de 2009. La principal novedad de la nueva norma radica en que la NIIF 8 requiere la adopción del "enfoque de la gerencia" en la información que se debe facilitar sobre los segmentos de negocio. Para el Grupo Iberia la aplicación de la NIIF 8 ha supuesto ampliar la información sobre sus segmentos operativos en los estados financieros semestrales, pero no ha tenido ningún impacto respecto a la información presentada en las cuentas anuales consolidadas de 2008 ni en los resultados o la situación financiera del Grupo.

Asimismo, desde el 1 de enero de 2009 se están aplicando varias normas, modificaciones o interpretaciones nuevas, cuya entrada en vigor no ha tenido ningún impacto significativo para el Grupo Iberia.

Cambios en la composición del Grupo

En julio de 2009 se formalizó la fusión de **Vueling Airlines, S.A.** (Vueling) y **Clickair, S.A.** (Clickair), operación que ha modificado el perímetro de consolidación del Grupo Iberia, tras la disolución de Clickair, hasta entonces asociada de Iberia, y la incorporación de Vueling. La operación de fusión consistió en la absorción de Clickair por Vueling (sociedad absorbente) con extinción, mediante la disolución sin liquidación de aquella, y transmisión en bloque de todo su patrimonio a la sociedad absorbente, que adquiere por sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida. En el mismo mes de julio Iberia, mediante la realización de varias transacciones, aumentó su participación en Clickair hasta alcanzar el 91,7% de su capital social. Después, Iberia aportó todas las acciones que poseía de Clickair en la ampliación de capital llevada a cabo por Vueling, tomando una participación del 45,85% en el capital social de esta última compañía, que desde entonces consolida como sociedad puesta en equivalencia.



El 23 de diciembre de 2009, en el marco del proceso de fusión con British Airways, Iberia inscribió dos nuevas sociedades en el Registro Mercantil. La primera de las inscritas responde al nombre de **IB OPCO Holding S.L.**, con un capital social de 3.006 euros, cuyo objeto social consiste en la gestión y administración de valores representativos de los fondos propios de entidades residentes o no residentes en el territorio español, mediante la correspondiente organización de medios materiales y personales. La segunda compañía creada se denomina **Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora**, con un capital social suscrito de 60.102 euros, y cuyo objeto social es la explotación del transporte aéreo de personas, mercancías y correo; la explotación de servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves, pasajeros, carga y correo; y la explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica.



4.2. Resultados de las operaciones

Como consecuencia de la recesión económica mundial, 2009 fue uno de los peores años para el conjunto del sector aéreo, que sufrió una caída excepcional en el volumen de tráfico y una significativa reducción de los ingresos. En este escenario, la cifra de ingresos del Grupo Iberia se redujo un 19,2% respecto al año anterior, cuyo impacto en los resultados fue parcialmente contrarrestado por la continua adaptación de la oferta a la débil evolución de los mercados, y por la implantación de nuevas medidas de reducción de costes.

En el ejercicio 2009 el resultado de las operaciones del Grupo Iberia se situó en 475 millones de euros de pérdidas. Si excluimos las partidas no recurrentes las pérdidas de explotación ascendieron a 464 millones de euros.

El siguiente cuadro muestra el desglose por compañías de los resultados de explotación del Grupo Iberia en los dos últimos ejercicios:

Millones de euros		
Rdos. de explotación recurrentes	2009	2008
IBERIA	(464)	(88)
CACESA	(0)	1
ALAER	0	0
BINTER FINANCE	0	0
GRUPO IBERIA (a)	(464)	(79)

(a) Las cifras totales del Grupo Iberia incluyen los ajustes de consolidación.

A continuación se presentan las Cuentas de Resultados Consolidadas del Grupo Iberia de los ejercicios 2009 y 2008, con el desglose de los conceptos más relevantes de los ingresos y gastos de las operaciones:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(475)	5	n.s.
INGRESOS DE LAS OPERACIONES	4.458	5.515	(19,2)
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	4.231	5.223	(19,0)
Ingresos de pasaje	3.325	4.218	(21,2)
Ingresos de carga	251	347	(27,4)
Ingresos de handling	266	275	(3,3)
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297	4,2
Otros ingresos por servicios y ventas	79	86	(7,4)
OTROS INGRESOS DE LAS OPERACIONES	227	292	(22,3)
Recurrentes	178	227	(21,8)
No recurrentes	49	65	(24,3)
GASTOS DE LAS OPERACIONES	4.930	5.535	(10,9)
APROVISIONAMIENTOS	1.410	1.864	(24,4)
Combustible de aviones	1.184	1.666	(28,9)
Repuestos para flota	191	160	19,0
Material de mayordomía	19	21	(6,8)
Otros aprovisionamientos	16	17	(9,3)
GASTOS DE PERSONAL	1.348	1.321	2,0
De los que: No recurrentes	51	1	n.s.
DOTACIÓN A LA AMORTIZACIÓN	176	193	(8,9)
OTROS GASTOS DE LAS OPERACIONES	1.996	2.157	(7,4)
Alquiler de flota	349	386	(9,5)
Otros alquileres	73	76	(4,1)
Mantenimiento flota	202	228	(11,5)
Gastos comerciales	151	200	(24,9)
Servicios de tráfico (a)	397	413	(3,9)
Tasas de navegación	252	258	(2,3)
Servicio a bordo	66	72	(7,3)
Sistemas de reservas	134	137	(2,7)
Otros gastos	372	386	(3,4)
De los que: No recurrentes	6	5	43,7
DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	(3)	25	n.s.
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (recurrentes)	(464)	(79)	n.s.
Ingresos de explotación (recurrentes)	4.409	5.450	(19,1)
Gastos de explotación (recurrentes)	4.873	5.529	(11,9)
EBITDA	(288)	114	n.s.
EBITDAR	61	500	(87,8)

n.s.: no significativo

(a) Incluye servicios de tráfico aéreo, gastos de escalas y de incidencias.

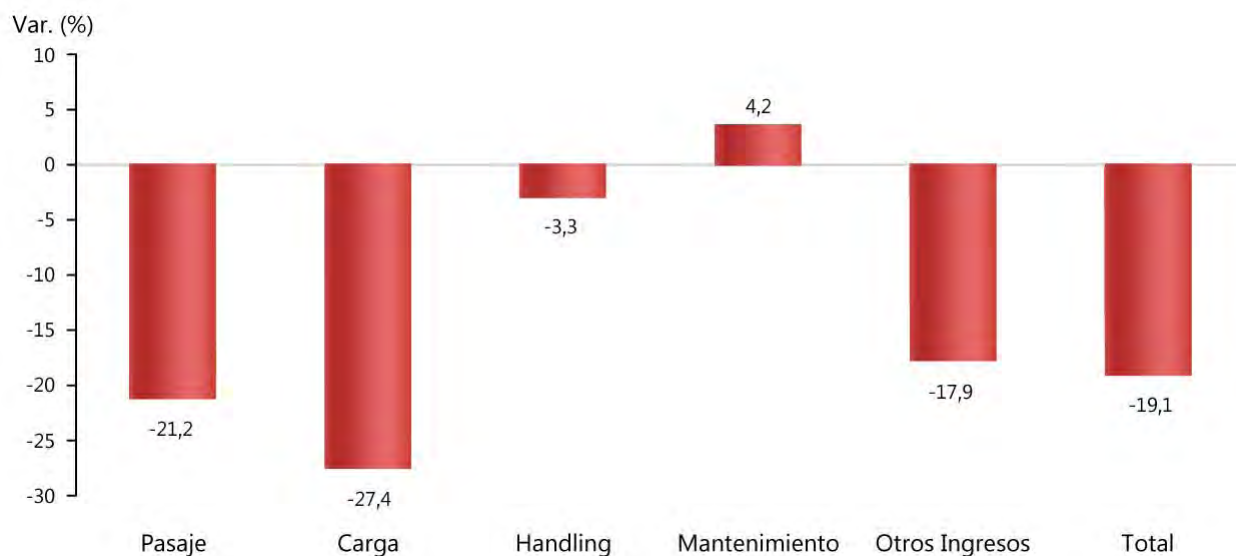


El Grupo Iberia generó un EBITDAR (resultados de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) positivo de 61 millones de euros en 2009.

4.2.1. Ingresos de las operaciones

En el ejercicio 2009 los ingresos de las operaciones se redujeron un 19,2% respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, el descenso de los ingresos de explotación fue del 19,1%, debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de transporte de pasajeros y carga (-21,7%), que estuvieron muy afectados por la caída de los ingresos unitarios y el descenso del tráfico. En un escenario de fuerte reducción de las operaciones en los aeropuertos, se debe valorar positivamente el limitado descenso de los ingresos de handling (-3,3%). Los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico prolongaron su crecimiento un año más, aumentando un 4,2% respecto a 2008.

VARIACIÓN DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN RECURRENTES DEL GRUPO IBERIA 2009/2008 (%)



Pasaje

El importe total de los ingresos de pasaje disminuyó un 21,2% respecto al año anterior, situándose en 3.325 millones de euros en el ejercicio 2009. Esta cifra, que figura en la cuenta de resultados, recoge los ingresos de pasaje vinculados a la producción real de cada ejercicio (que son los reflejados en el cuadro de "Principales Parámetros") y, adicionalmente, incluye los ingresos procedentes de la caducidad de billetes pendientes de utilización, los ingresos derivados de los programas de fidelización, así como ajustes y regularizaciones de carácter contable.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el año se situaron en 3.137 millones de euros, disminuyendo un 19,4% respecto a 2008, motivado por el deterioro de los precios (con un impacto del -12,6% en los ingresos) y, en menor medida, por el descenso del volumen de tráfico. Los tres sectores (largo radio, medio radio internacional y doméstico) se vieron afectados por la caída del ingreso medio por PKT, especialmente los vuelos europeos, debido a la presión de la competencia y al deterioro del *mix* de clases. La pérdida de volumen de tráfico también fue generalizada, correspondiendo el mayor descenso, en términos relativos, al sector doméstico, en el que Iberia ajustó su oferta un 11% para adaptarse a la disminución de la demanda.

El resto de los ingresos de pasaje, que en conjunto representaron un 5,6% del total de ingresos de pasaje en 2009, disminuyeron un 42,6% con relación al año anterior, en parte debido a la aplicación de la norma contable IFRIC 13, que ha modificado la contabilización de los programas de fidelización a partir del ejercicio 2009, y que también implica una reducción de los gastos comerciales.

Un mayor detalle en el análisis de los ingresos de pasaje puede encontrarse en el apartado 2.1. de este Informe de Gestión.



Carga

Los ingresos de carga del Grupo Iberia (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 251 millones de euros en el ejercicio 2009, descendiendo un 27,4% respecto al año anterior, afectados por la reducción del volumen de tráfico de carga transportada (-11,6%) y por la fuerte caída del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada (-20,6%), que se debió, en parte, a la disminución de los recargos de combustible. También fueron menores los ingresos procedentes de la filial CACESA, mientras que los ingresos por exceso de equipaje se incrementaron un 8,6%.

Handling

Los ingresos generados por los servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías disminuyeron en 9 millones de euros con relación a 2008, debido al descenso del volumen de actividad de rampa para terceras compañías (-7,3%, medida en aviones ponderados atendidos), en parte compensado por el incremento de su ingreso unitario (2,1%) y por el aumento de ingresos procedentes de otros servicios de asistencia en aeropuertos. Entre ellos destaca la prestación de servicios a pasajeros con movilidad reducida por parte de las UTE en las que participa la compañía. En la segunda mitad de 2009 los ingresos de handling aumentaron un 1,0% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad para terceros a un 2,9%, tras la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

Mantenimiento

A pesar de que la recesión económica, que también produjo una reducción de los precios en el sector de mantenimiento aeronáutico, los ingresos por servicios de asistencia técnica a terceros del Grupo Iberia alcanzaron los 310 millones de euros, superando en 12,5 millones a la cifra del año anterior, en parte favorecidos por la apreciación del dólar respecto al tipo de cambio medio de 2008. El aumento de la facturación a terceros se produjo principalmente en revisiones de motores (sobre todo CFM56), en asistencia técnica al Ministerio de Defensa y en trabajos a trenes de aterrizaje.

Otros ingresos por servicios y ventas

Los "Otros ingresos por servicios y ventas" descendieron un 7,4% respecto a 2008. Los ingresos derivados de la utilización de los sistemas de reservas, entre los que destacan los procedentes de Amadeus, se situaron en 59 millones de euros, disminuyendo un 7,4% respecto al año anterior, debido a la caída del volumen de reservas. También se redujeron los ingresos procedentes de las Terminales de carga y de otros servicios de carga.

Otros ingresos de las operaciones

Los "Otros ingresos de las operaciones" recurrentes (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE, alquileres y otros ingresos diversos) descendieron en su conjunto un 21,8% respecto a 2008, destacando la disminución de las comisiones de pasaje y de otros ingresos diversos.

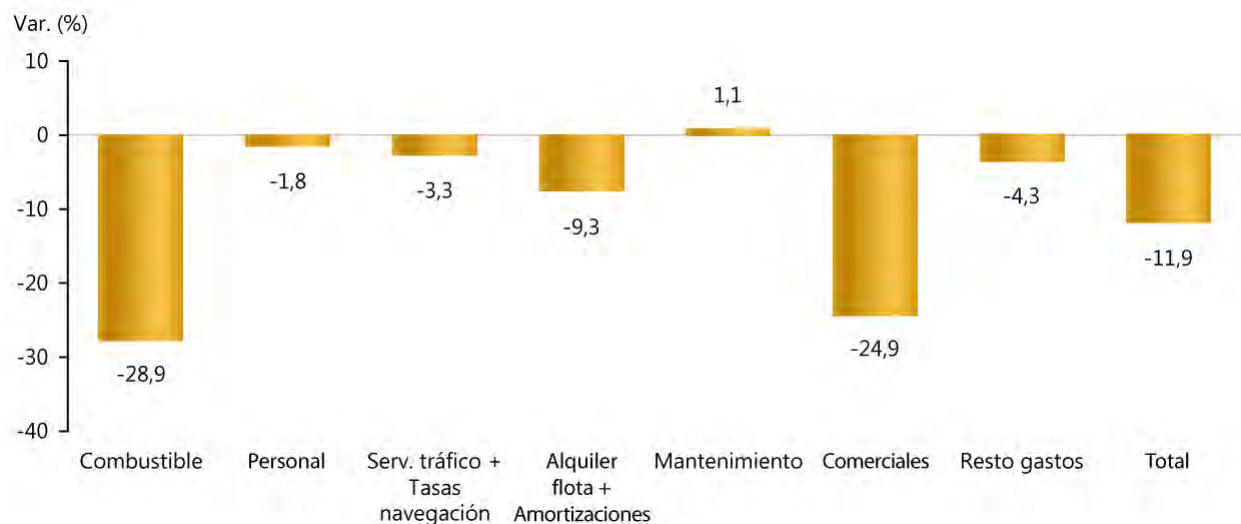
En el ejercicio 2009 se contabilizaron unos ingresos no recurrentes de 49 millones de euros, que en su mayor parte (45 millones de euros) corresponden a la recuperación de parte de las provisiones dotadas para el fondo de pensiones del Colectivo de Tripulantes Técnicos, como resultado de los estudios actuariales realizados tras la firma del VII Convenio Colectivo, que recoge la opción de prolongar la actividad de vuelo de los pilotos hasta los 65 años. En el ejercicio pasado se registraron unos ingresos no recurrentes de 65 millones de euros, que correspondían principalmente a la recuperación de diversas provisiones y del seguro de un avión.



4.2.2. Gastos de las operaciones

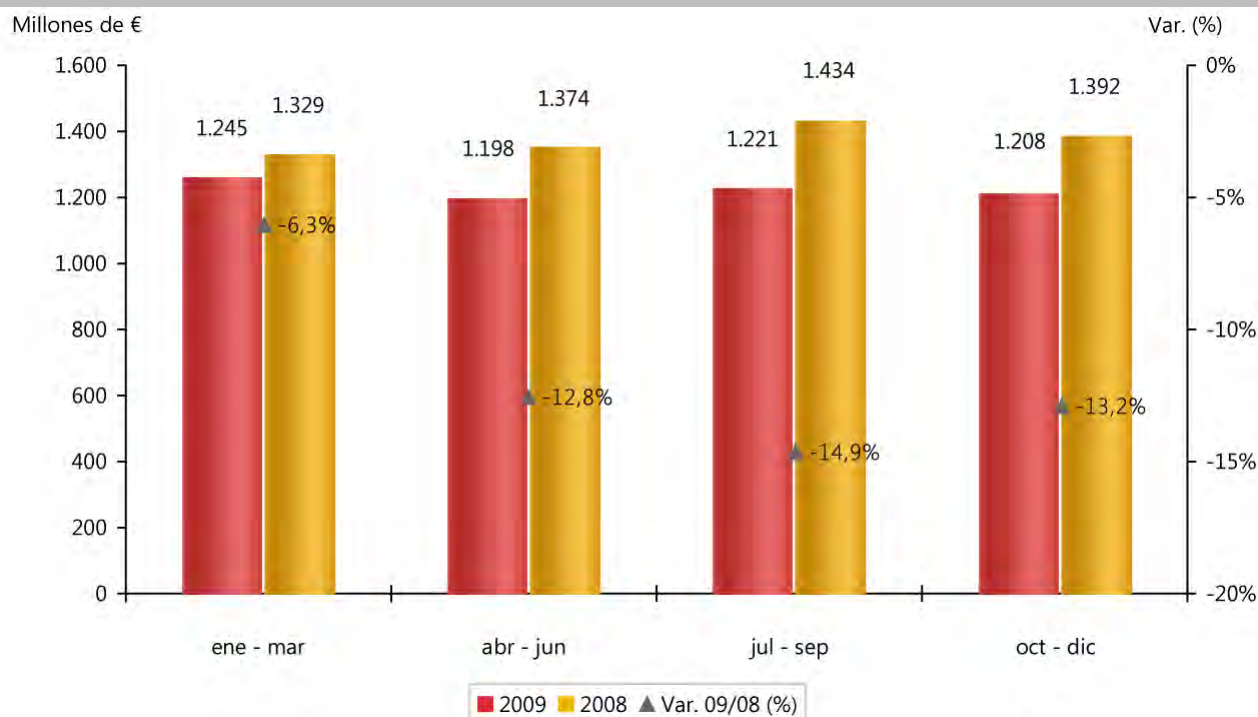
En el ejercicio 2009 los gastos de las operaciones del Grupo Iberia se situaron en 4.930 millones de euros, descendiendo un 10,9% respecto a 2008. Si excluimos las partidas no recurrentes, la reducción de los costes de explotación alcanzó el 11,9%, destacando el decremento registrado en el combustible, un 28,9% respecto al año anterior. El resto de los gastos también se redujeron debido al ajuste del volumen de actividad (un 6,0% en términos de AKO) y al conjunto de iniciativas de ahorro desarrolladas por la compañía en el marco del Plan de Contingencia. El coste de explotación unitario descendió un 6,3% respecto al año anterior hasta situarse en 7,84 céntimos de euro por AKO en 2009.

VARIACIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN RECURRENTES DEL GRUPO IBERIA 2009 s/2008 (%)



La evolución del control de los costes de explotación fue satisfactoria durante el año 2009, con un descenso interanual del 9,6% en la primera mitad del año, que fue ampliamente superado por el ahorro registrado en la segunda mitad del ejercicio (un 14,1%).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN GRUPO IBERIA



Combustible

El gasto por consumo de combustible del Grupo Iberia, que representa un 24,3% de los gastos de explotación totales, se situó en 1.184 millones de euros en el ejercicio 2009, 482 millones por debajo del gasto registrado en el mismo periodo del año anterior. Esta disminución se debió principalmente al significativo descenso del precio del combustible en los mercados y al menor consumo (-6,6% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota.

El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en este fuerte descenso del gasto respecto a 2008:

Millones de euros

	Causas de la variación del gasto de combustible				Variación total s/ 2008
	Precio (*)	Volumen	Tipo de cambio (*)	Eficiencia	
Grupo Iberia	(368)	(90)	(17)	(7)	(482)

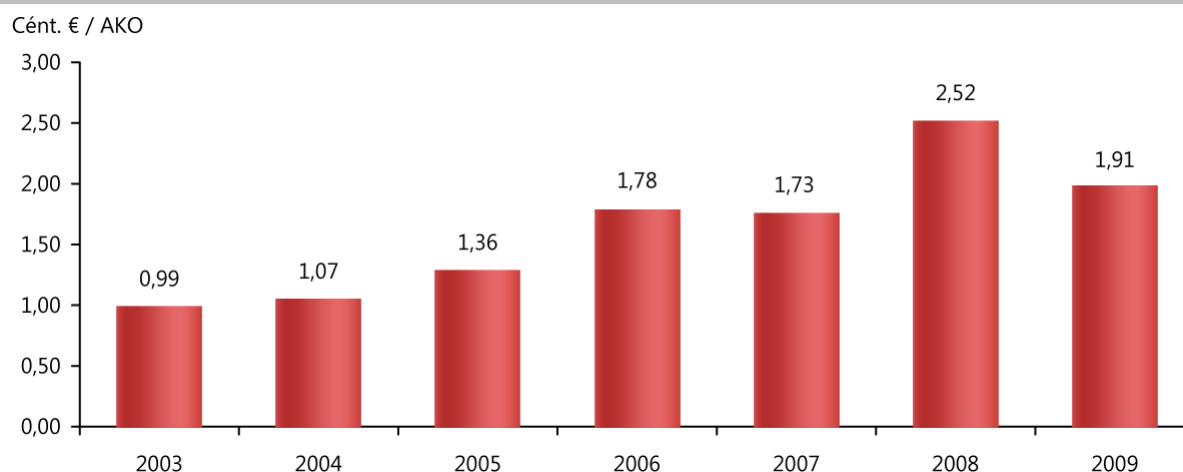
(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

El precio del queroseno de aviación (CIF NWE) en el mercado había estado subiendo durante la primera mitad de 2008, moviéndose en niveles muy altos, hasta marcar sus máximos históricos en el verano de 2008. El precio cayó bruscamente durante el segundo semestre de 2008, y continuó descendiendo en el primer trimestre de 2009, llegando a situarse en torno a los 400 dólares por tonelada métrica a mediados de marzo. A partir de entonces experimentó una rápida subida, que le llevó a situarse por encima de los 600 dólares por tonelada en junio. Durante el tercer trimestre se estabilizó alrededor de los 600 dólares, y con un nuevo impulso se situó en torno a los 665 dólares en el último trimestre.

A pesar de su tendencia alcista a lo largo de 2009, el precio medio del queroseno de aviación en dólares en el mercado fue un 44% inferior a su cotización media en el año anterior. La compañía se ha beneficiado parcialmente de este descenso del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008.

El coste unitario del combustible se situó en 1,91 céntimos de euro por AKO en 2009, disminuyendo un 24,4% respecto al año anterior.

EVOLUCIÓN ANUAL DEL GASTO DE COMBUSTIBLE UNITARIO DE IBERIA



Personal

Los gastos de personal recurrentes del Grupo Iberia, que representan un 26,6% del total de gastos de explotación, disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.297 millones de euros, gracias a las medidas de control de gastos y a la reducción de la plantilla media equivalente en un 4,2%, producida principalmente a través de bajas voluntarias en el marco del Expediente de Regulación de Empleo (ERE) de la compañía Iberia.



Los costes del Personal de Tierra disminuyeron un 1,6% respecto al año anterior, con una reducción de la plantilla media del 4,2%. En el caso de los Colectivos de Vuelo (Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasaje), la plantilla media también disminuyó un 4,2%, y sus costes descendieron, en conjunto, un 2,0% con relación a 2008.

La cifra total de sueldos, salarios, indemnizaciones y conceptos asimilados se situó en 997 millones de euros en 2009, disminuyendo un 0,4% respecto al año anterior, recogiendo el efecto de los deslizamientos y de los acuerdos alcanzados con los Colectivos de Vuelo en materia retributiva. El importe agregado de las cuotas a la Seguridad Social y resto de cargas sociales fue de 300 millones de euros, descendiendo un 5,9% respecto al año precedente, debido en parte al ajuste en las aportaciones a los fondos de pensiones de los tripulantes.

Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 51 millones de euros en el ejercicio 2009 y corresponden a una dotación extraordinaria destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE. Con esta misma finalidad se realizó una dotación extraordinaria de 1,4 millones en el ejercicio 2008.

Dotación a las amortizaciones

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 8,9% respecto al año anterior, situándose en 176 millones de euros. De esta cifra, casi un 60% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones se redujeron un 14,2% debido a la reducción del número de aviones operativos en balance, principalmente por la retirada de la flota MD87/88, proceso que concluyó en el último trimestre de 2008.

Alquiler de flota

El gasto por alquiler de flota disminuyó un 9,5% respecto a 2008, situándose en 349 millones de euros. Todas las partidas de gasto contribuyeron a esta importante reducción, totalizando un ahorro de casi 37 millones con relación al año anterior. El arrendamiento operativo de los aviones de pasaje se situó en 315 millones de euros, disminuyendo en 9 millones debido, en parte, a la bajada de los tipos de interés y a una ligera reducción en el número medio de aviones. El coste de alquiler de plazas a otras compañías se situó en 7 millones, bajando 6 millones con relación al año anterior. El mayor descenso se registró en el *wet lease*, que se situó cerca de los 16 millones, frente a un coste de 33 millones en 2008, gracias a la reducción del número de aviones y de horas operadas, que descendieron un 66,9% respecto a las contratadas en 2008. Finalmente, el alquiler de aviones de carga se situó en 11 millones de euros, casi 5 millones por debajo del año anterior, debido a un descenso del 32,5% en el número de horas alquiladas, como consecuencia de la adecuación de la oferta a la fuerte caída del volumen de tráfico de carga en los mercados.

En términos unitarios, el coste del alquiler de flota se situó en 0,56 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 3,8% respecto a 2008.



Mantenimiento de flota

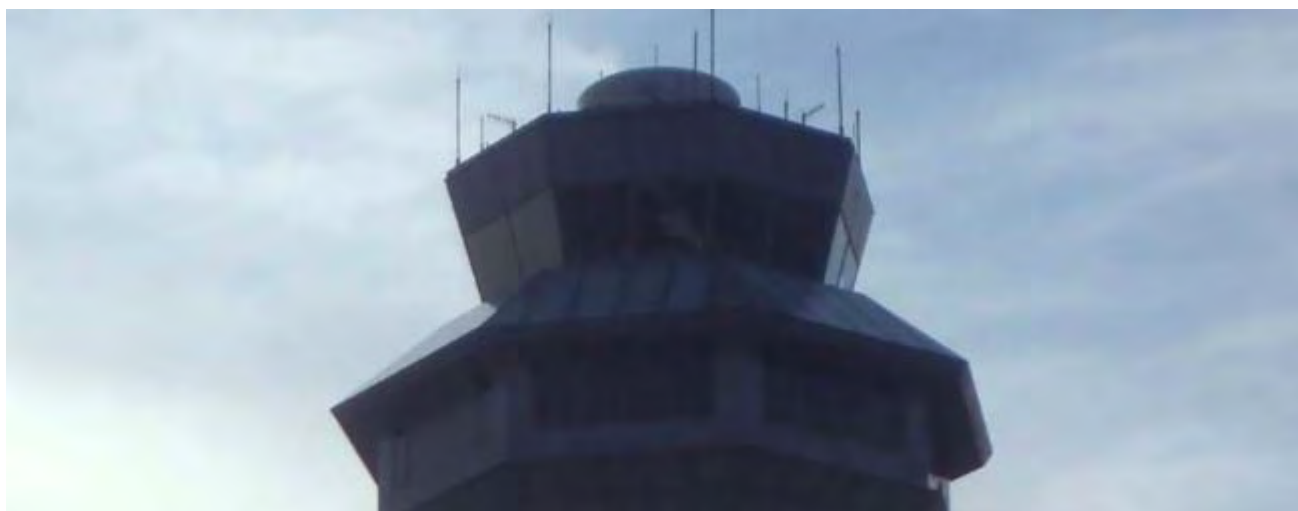
El importe agregado de los gastos de mantenimiento de flota (que incluye los servicios externos, la dotación a grandes revisiones de flota y el consumo de repuestos) ascendió a 393 millones de euros en el ejercicio 2009, aumentando un 1,1% respecto al año anterior. Este aumento fue debido a un incremento del 19,0% en el consumo de repuestos, motivado principalmente por la apreciación del dólar frente al euro, y a un mayor volumen de trabajos realizados en propio. El incremento en el coste de los repuestos fue parcialmente compensado por una disminución del 11,5% en el gasto de los servicios externos.

Comerciales

En el ejercicio 2009 los costes comerciales disminuyeron en más de 49 millones de euros respecto a 2008, lo que representa una reducción del 24,9%. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió en 47 millones respecto a 2008 (un 26,7%) debido, en parte, al impacto de la aplicación de la IFRIC 13 (valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización) a partir de enero de 2009. En el año 2008 se habían contabilizado cerca de 23 millones de euros en relación con el valor de los puntos obtenidos por los clientes del programa Iberia Plus, mientras que en 2009, con la aplicación de la nueva norma, el valor de los puntos obtenidos se contabiliza como un menor ingreso. Los gastos de publicidad se redujeron 3 millones (un 12,3%). La relación de gastos comerciales netos sobre ingresos de tráfico descendió 0,2 puntos porcentuales, situándose en el 2,4% en el conjunto del año.

Servicios de tráfico

El gasto de los servicios de tráfico disminuyó un 3,9% en 2009 respecto al año precedente, debido principalmente al menor número de vuelos operados (un 11,8% menos de despegues que en 2008), que influye en la evolución del gasto de las partidas agrupadas en este concepto: las tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios descendieron 5 millones de euros respecto a 2008; el despacho de aviones, la Tarifa H y otros servicios de tráfico se redujeron en 9 millones; los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía disminuyeron en 5 millones; y el alojamiento del personal de vuelo y otros gastos en las escalas fueron inferiores en 3 millones al coste registrado en 2008. Por el contrario, los gastos de viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones y entrega de equipajes aumentaron en 6 millones de euros con relación al año anterior, debido fundamentalmente a las dificultades operativas ocasionadas por episodios de conflictividad laboral de las tripulaciones y por condiciones climatológicas adversas.



Tasas de navegación

El gasto por tasas de navegación aérea descendió un 2,3% respecto a 2008, debido principalmente a la disminución de actividad durante el periodo, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y, sobre todo, por el incremento de precios registrado.

Las tasas por ayudas a la navegación en ruta experimentaron un descenso del 0,9% respecto a 2008, situándose en 208 millones de euros. El incremento medio de las tasas unitarias de navegación de Eurocontrol, que representa el 75,5% del total de la facturación de estas tasas, fue del 4,0% respecto al año anterior, una vez ponderado el peso de los principales países que sobrevuela Iberia.

El coste de las tasas de aproximación a los aeropuertos ascendió a 44 millones de euros, disminuyendo un 8,5% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al menor número de vuelos. En 2009 las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles incrementaron su precio un 3,0% respecto a 2008.

Servicio a bordo

El gasto agregado del servicio a bordo y de los consumos de material de mayordomía se situó en 85,7 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo un 7,2% respecto a 2008, motivado principalmente por la reducción de la actividad de transporte y, en particular, por el descenso del número de pasajeros en las clases business, junto a los ahorros derivados del proceso de renegociación de los contratos con los proveedores.

Sistemas de reservas

Los gastos de los sistemas de reservas se situaron en 134 millones de euros, descendiendo un 2,7% respecto al año anterior, favorecidos por el descenso en el número de reservas, consecuencia de la debilidad del tráfico, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y el incremento del precio medio.

Otros gastos recurrentes

El importe de "Otros gastos recurrentes" se situó en 366 millones de euros en 2009, descendiendo un 3,9% respecto a 2008, manteniendo una trayectoria positiva a lo largo del año, gracias a las actuaciones del Plan de Contingencia. Entre las principales partidas incluidas en este epígrafe de la cuenta, los descensos más significativos correspondieron a gastos de transportes, indemnizaciones, mantenimiento de equipos de tierra, otros gastos de mecanización, servicios de vigilancia y seguridad, y tributos.

Otros gastos no recurrentes

En el año 2009 se contabilizaron 6 millones de euros de gastos no recurrentes, que corresponden principalmente a varias provisiones, multas y sanciones. En el ejercicio 2008 los gastos no recurrentes, que incluían diversas provisiones, se situaron en 5 millones de euros.

4.2.3. Otros resultados de las operaciones

El importe agregado del deterioro y resultado neto por enajenación de activos no corrientes registró un saldo negativo de 3 millones de euros en el ejercicio 2009, que corresponde principalmente a pérdidas por baja de rotables. En 2008 se registró un resultado neto positivo de 25 millones, que procedían en su mayor parte de plusvalías obtenidas por la venta de flota.

4.3. Otros resultados

La siguiente tabla refleja el resto de las partidas de la Cuenta de Resultados Consolidada:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE LAS OPERACIONES	(475)	5	n.s.
RESULTADOS FINANCIEROS	32	49	(35,3)
Ingresos financieros	64	137	(53,7)
Gastos financieros	(40)	(52)	(23,7)
Resultados por diferencias de cambio	(17)	(2)	n.s.
Otros ingresos y gastos	25	(34)	172,0
PART. EN RDOS. DE EMPRESAS ASOCIADAS	8	(18)	n.s.
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(435)	36	n.s.
Impuesto de Sociedades	162	(4)	n.s.
RESULTADO CONSOLIDADO	(273)	32	n.s.
Atribuible a accionistas de la Sociedad Dominante	(273)	32	n.s.
Beneficio básico por acción (euros)	(0,295)	0,034	n.s.

n.s.: no significativo

4.3.1. Resultados financieros

En el ejercicio 2009 el saldo neto financiero se situó en 24 millones de euros, disminuyendo en 61 millones respecto al año anterior, tras descender los ingresos financieros un 53,7% respecto a 2008, debido al menor saldo medio de las inversiones financieras temporales y a la reducción de los tipos de interés de las imposiciones a corto plazo. Los gastos financieros descendieron un 23,7% respecto a la cifra de 2008, fundamentalmente por la disminución de los intereses de los préstamos.

El saldo neto de las diferencias de cambio se situó en 17 millones de euros de pérdidas en 2009, empeorando en 15 millones respecto al año anterior. Debido a una devaluación del 50% del valor de la moneda de Venezuela (Bolívar) respecto al dólar norteamericano, Iberia se ha visto obligada a dotar una provisión de 6 millones de euros al cierre de 2009, para cubrir el impacto sobre los depósitos de dinero procedentes de los ingresos obtenidos en este país, que estaban pendientes de recepción.

El epígrafe "Otros ingresos y gastos" de la cuenta de resultados incluye en 2009 la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones). En este epígrafe también está contabilizada la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, en aplicación de la NIC 39, que registró un saldo positivo de 4 millones de euros en 2009, frente a un efecto negativo de 29 millones en el ejercicio 2008, que reflejaba principalmente la pérdida de valor de las coberturas de combustible consideradas "ineficaces" (-23 millones de euros). En 2008 también se incluyó en "Otros ingresos y gastos" una provisión relacionada con la participación de Iberia en su filial Clickair.

Por otra parte, la participación en los resultados de las empresas asociadas registró un saldo neto positivo de 8 millones de euros en 2009, mejorando en más de 25 millones de euros con relación al saldo negativo registrado en el año anterior, que refleja principalmente la participación en los beneficios de Vueling a partir de julio de 2009.

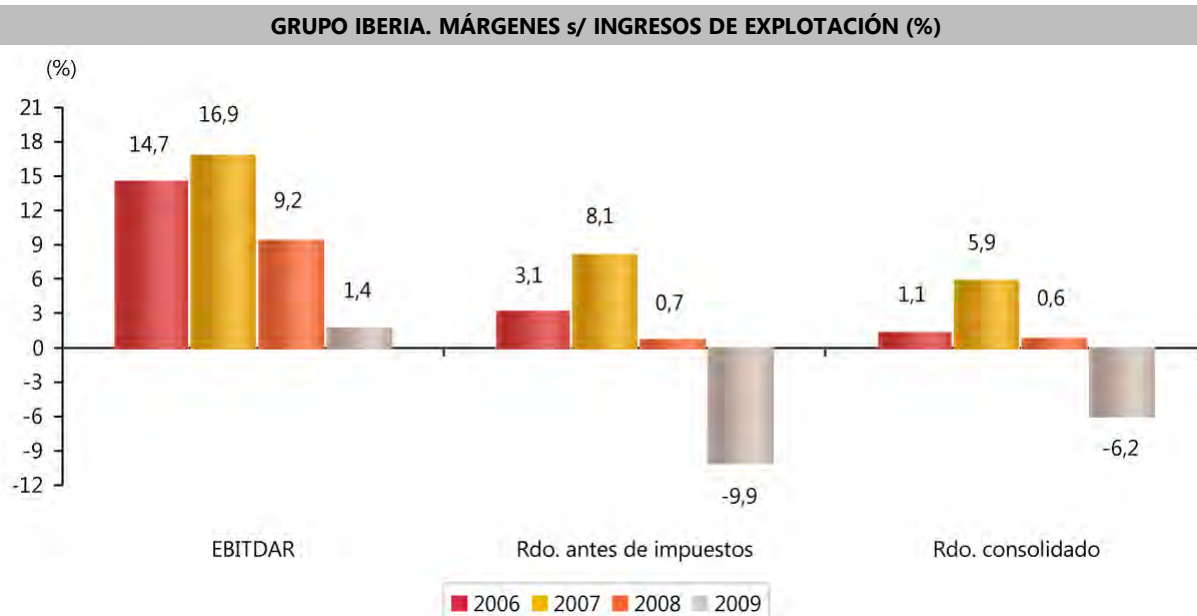
4.3.2. Resultados del ejercicio

El resultado consolidado antes de impuestos de la compañía se situó en 435 millones de euros de pérdidas en el ejercicio 2009, debido principalmente a la caída de los ingresos, afectados por el impacto que sufrió el sector aéreo debido a la crisis económica global. En el año 2008 la compañía registró un beneficio antes de impuestos de 36 millones.



En el año 2009 los Impuestos sobre Sociedades recogen el crédito fiscal correspondiente a la base imponible negativa del ejercicio, junto a regularizaciones de cuotas pagadas en ejercicios anteriores. El resultado consolidado después de impuestos se situó en 273 millones de euros de pérdidas en 2009, frente a un beneficio neto de 32 millones obtenido en el ejercicio anterior.

El siguiente gráfico refleja los márgenes sobre ingresos de explotación recurrentes del EBITDAR, del resultado antes de impuestos y del resultado después de impuestos del Grupo Iberia en los cuatro últimos ejercicios:



4.4. Inversiones

Las operaciones de inversión en flota efectuadas por el Grupo Iberia durante el año 2009 incluyen modificaciones, boletines de aviones y trabajos de células activadas de A319, A320, A321 y A340, que totalizaron 33 millones de euros. También se realizó la compra de dos motores de repuesto para las flotas A319 y A340, con una inversión total de 13,5 millones de euros. En referencia a las desinversiones en flota, se ha dado de baja un motor del modelo de avión A320 (0,7 millones de euros de valor neto contable). Adicionalmente, se adquirió un avión A320, que fue dado de baja en diciembre de 2009 mediante una operación de venta. Con relación a la flota en montaje, en el ejercicio 2009 se produjo una desinversión neta de 8 millones de euros.

Las principales inversiones efectuadas en otros elementos del activo material e inmaterial se produjeron en maquinaria y utillaje de mantenimiento, rotables y reparables, maquinaria y equipos de aeropuertos, instalaciones, y en equipos y aplicaciones informáticas. En el conjunto de estos elementos, la inversión neta ascendió a 63 millones de euros en 2009 (considerando el valor neto contable en el caso de las desinversiones).

En referencia a las inmovilizaciones financieras, la inversión más relevante por su cuantía fue el incremento, mediante varias transacciones, de la participación de Iberia en Clickair, hasta alcanzar el 91,7% del capital social de esta sociedad, que supuso un desembolso total de 58,6 millones de euros. Tras ese aumento de su participación, Iberia aportó todas las acciones que poseía en Clickair en la ampliación de capital que llevó a cabo Vueling en julio de 2009, adquiriendo una participación del 45,85% en el capital social de Vueling. Adicionalmente, se contabilizó una plusvalía de 20,5 millones de euros debido al mayor valor en Bolsa de Vueling en el momento de formalizarse la operación de fusión con Clickair.

También es reseñable la actualización del valor de la participación de Iberia en el capital social de British Airways en función de su valor razonable, que ha supuesto un aumento de 25,1 millones de euros en el activo financiero.

Las desinversiones financieras más relevantes corresponden a la devolución neta de anticipos de flota A320 y A340, que han supuesto una desinversión por un importe total de 93 millones de euros, y al traspaso a corto plazo de los préstamos Iberbus Agustina y Beatriz (29 millones de euros).



4.5. Estado de situación financiera

El siguiente cuadro muestra las principales partidas del estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2009 y 2008:

Millones de euros			
GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Inmovilizaciones materiales e intangibles	1.096	1.170	(6,3)
Participaciones en entidades asociadas	134	17	n.s.
Activos financieros no corrientes	497	672	(26,0)
Resto activos no corrientes	635	591	7,3
Activos no corrientes mantenidos para la venta	9	11	(22,3)
Deudores y otros activos corrientes	701	822	(14,6)
Inversiones financieras corrientes y otros medios líquidos	1.974	2.351	(16,0)
Total Activo	5.046	5.634	(10,4)
Patrimonio neto	1.551	1.564	(0,8)
Provisiones a largo plazo	1.209	1.283	(5,8)
Pasivo remunerado no corriente	251	299	(15,6)
Otros acreedores no corrientes	272	183	47,4
Pasivo remunerado corriente	251	170	46,8
Otros pasivos corrientes	1.512	2.135	(29,1)
Total Pasivo	5.046	5.634	(10,4)

El patrimonio neto del Grupo Iberia se sitúa en 1.551 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 0,8% respecto a la cifra alcanzada en 2008. El impacto de las pérdidas registradas en el resultado del ejercicio (-273 millones) fue compensado casi en su totalidad por la mejora en la valoración de las operaciones de cobertura y, en menor medida, por el efecto de la revalorización de las acciones de British Airways.

Durante el ejercicio 2009 no hubo movimientos en la autocartera. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2009 el estado de situación financiera consolidado de la Sociedad dominante mantiene un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 acciones propias contabilizadas, representativas del 2,927% del Capital Social, con un valor nominal global de 22 millones de euros, y un precio medio de adquisición de 2,313 euros por acción.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúan en 1.209 millones de euros a cierre del ejercicio 2009, disminuyendo un 5,8% respecto al año anterior. El desglose de este saldo es el siguiente: 598 millones de provisiones para obligaciones con el personal, que descendieron un 10,6%, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; 86 millones de provisiones para grandes reparaciones de flota; y 525 millones de provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) asciende a 502 millones de euros a cierre de 2009, aumentando un 7,2% respecto al cierre del año anterior.

El saldo de disponible (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes) se situó en 1.974 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo 377 millones de euros respecto al cierre del ejercicio anterior. El saldo de disponible incluye la valoración de las operaciones de cobertura (en aplicación de la NIC 39) que a 31 de diciembre de 2009 supone un aumento de 55 millones de euros en el saldo de las inversiones financieras temporales en el estado de situación financiera, frente a los 79 millones contabilizados a cierre de 2008.

El endeudamiento neto del estado de situación financiera del Grupo Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.417 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, frente a los -1.803 millones de euros registrados al cierre del año precedente.



El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota (considerando el ajuste de los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus), se sitúa en 1.229 millones de euros, aumentando un 21,4% respecto a la cifra del año anterior.

El apalancamiento, medido como la relación entre la deuda neta ajustada y el capital total empleado (suma de recursos propios y ajenos) se sitúa en el 44,2% a cierre del ejercicio 2009, superando en 4,9 puntos porcentuales al del año anterior.

Millones de euros

Posición de Balance	2009	2008	% s/a.a.
Saldo de disponible ajustado (a)	1.919	2.272	(15,5)
Deuda remunerada de balance	502	468	7,2
Endeudamiento neto de balance	(1.417)	(1.803)	(21,4)
Capitalización del alquiler de flota (×8) (b)	2.646	2.816	(6,0)
Endeudamiento neto ajustado	1.229	1.012	21,4

(a) Inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura.

(b) Rentas capitalizadas por ocho años, y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus./td>

4.6. Estado del flujo efectivo

El siguiente cuadro refleja las principales magnitudes del estado de flujo de efectivo consolidado correspondiente a los ejercicios 2009 y 2008:

Millones de euros

GRUPO IBERIA	2009	2008
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(435)	36
Ajustes al resultado	151	113
Cambios en el capital corriente	75	(56)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(71)	(55)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	(280)	38
Pagos por inversiones	(277)	(633)
Cobros por desinversiones	102	243
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(175)	(390)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	(45)
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	39	(98)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-	(158)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	39	(301)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(6)	-
Aumento / disminución neta del efectivo o equivalentes	(422)	(653)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	2.182	2.835
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.760	2.182

4.7. Gestión de riesgos no operativos

Iberia mantiene un programa de gestión de sus riesgos no operativos con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.



A tal efecto, la contratación de derivados financieros se realiza de manera que neutraliza total o parcialmente dichas variaciones de precios, buscando que la cobertura sea altamente eficaz, de manera congruente con la estrategia de la gestión del riesgo inicialmente documentada para cada relación de cobertura, adecuándose a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera y del Nuevo Plan General de Contabilidad para la designación de contabilidad de cobertura.

En los siguientes tres apartados se describe el mencionado Programa de Coberturas de la compañía.

4.7.1. Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, Iberia está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

Flujos

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 1.417 millones en el ejercicio 2009, al ser los ingresos en esa divisa (22% del total) inferiores a los gastos (41% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* a euros de rentas de alquileres de flota denominadas en dólares.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2009, Iberia mantenía cubierto el 77% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2010.

Balance

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 551 millones, destacando los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones A340 y las fianzas. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 254 millones que, junto a las coberturas contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

4.7.2. Riesgo de tipo de interés

Aunque Iberia tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nocial correspondiente a los arrendamientos operativos (se obtiene multiplicando por ocho la cifra de rentas por alquiler de aviones), la deuda neta total ajustada asciende a 1.244 millones de euros en sus cuentas individuales. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía mantiene a tipo fijo es el 49%, a tipo de interés flotante con protección un 6%, y el 45% restante a tipo variable.

La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro es positiva en 11 millones de euros, debido a la posición de caja que mantiene la compañía. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del dólar es negativa en 6,1 millones de euros.

Riesgo de liquidez

La compañía Iberia mantiene una posición de caja equivalente (efectivo y activos líquidos equivalentes más inversiones financieras temporales con vencimiento inferior a tres meses, sin incluir los derivados ni créditos a empresas) que asciende a 1.746 millones de euros en sus cuentas individuales a 31 de diciembre de 2009, que está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo; repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente, que exige un mínimo nivel de solvencia a corto plazo P1.



4.7.3. Riesgo de precio de combustible

Iberia controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y estructuras de opciones de coste cero.



Tras el *shock* de precios del año 2008, el precio del petróleo ha mantenido una tendencia alcista durante el primer semestre del 2009, recuperándose desde los 40 dólares por barril del primer trimestre del año, para estabilizarse en un rango de 65-75 dólares por barril, acompañando las expectativas de recuperación económica. Durante el último trimestre del año los precios se han movido en el entorno de los 70-80 dólares por barril. Las coberturas que aseguran el precio del combustible alcanzaron el entorno del 60% del volumen consumido al final del año, limitando la volatilidad de los flujos de caja debidos al combustible, permitiendo a su vez beneficiarse en cierta medida de los precios de mercado.

Iberia consume prácticamente dos millones de toneladas métricas anuales, volumen que mantiene en la previsión para el ejercicio 2010. A 31 de diciembre de 2009, Iberia tenía cubierto el 65% aproximadamente de su posición de combustible, pudiendo derivarse de estas coberturas impactos positivos o negativos en la cuenta de resultados del Grupo en función de la evolución del precio del combustible a lo largo del ejercicio 2010.

4.8. Evolución de la acción de Iberia

Cotización a 31-diciembre-2009	1,899
Cotización a 31-diciembre-2008	1,98
Variación anual	(4,1%)
Cotización media anual	1,799
Máximo	2,555
Mínimo	1,42
Volumen medio diario (núm. acciones)	7.026.847
Número de acciones	953.103.008

Todos los valores de la cotización expresados en euros.

Las principales bolsas del mundo consiguieron recuperarse de las caídas de 2008, el peor año de su historia desde la crisis del 29, y cerraron el ejercicio en positivo. En concreto, el Ibex 35 terminó 2009 con una de las mayores revalorizaciones de la década, un 29,8%. Los primeros meses del año reflejaron el agravamiento de la crisis (aumento del paro, revisiones a la baja de crecimiento económico y resultados empresariales, intervención de entidades financieras.); sin embargo, el efecto positivo de los planes de saneamiento y la consiguiente recuperación del sistema financiero, junto con el aumento de la confianza empresarial, motivaron la subida de los principales indicadores en el segundo semestre del año.

El sector aéreo mostró síntomas de debilidad en la demanda durante el ejercicio, especialmente en el tráfico de la clase de negocios. No obstante, en el segundo semestre del año, el tráfico comenzó a mostrar signos de recuperación, aunque la presión sobre los precios se mantuvo durante todo el año.

Por su parte, la acción de Iberia, que cayó un 4,1% en el año, estuvo marcada por el flujo de noticias acerca de la fusión con British Airways, que fue mayor en la segunda mitad del ejercicio debido al aumento de las expectativas de aceleración del proceso, derivado del cambio en la Dirección en la compañía. Finalmente, el 12 de noviembre se anunció la firma del preacuerdo (memorando de entendimiento), lo que fue muy bien recibido por el mercado.

EVOLUCIÓN BURSÁTIL IBERIA-IBEX - PRINCIPALES COMPETIDORAS (BASE 100= 30/12/2008)



Por primera vez desde que la compañía salió a bolsa, Iberia no realizó un reparto de dividendo, debido a los malos resultados obtenidos en el ejercicio 2008.

4.9. Perspectivas

4.9.1. Evolución previsible

Tras la peor crisis económica de la historia reciente, se ha vuelto a reactivar el **crecimiento económico** gracias, en gran medida, a una amplia intervención de los gobiernos y bancos centrales, que ha conseguido disminuir la incertidumbre en los mercados financieros y ha impulsado la demanda. Las últimas proyecciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) indican que la economía mundial tendrá un crecimiento en torno al 3,9% de media en el año 2010, después de una contracción del 0,8% en 2009.



No obstante, se prevé que el crecimiento económico tendrá un ritmo muy distinto entre regiones, pudiendo incluso variar mucho entre países de una misma zona, dependiendo de las condiciones iniciales, los desequilibrios estructurales y las medidas de política adoptadas. En la mayoría de las economías avanzadas la recuperación será más lenta que en otros periodos anteriores que han seguido a una recesión, con un crecimiento del producto interior bruto (PIB) en torno al 2,1% en 2010, mientras que en muchas economías emergentes y en desarrollo la actividad será relativamente vigorosa, con tasas de crecimiento en torno al 6,0%. Las previsiones del FMI para la Zona Euro apuntan a tasas de crecimiento ligeramente positivas en 2010, alrededor de un 1%, y para Latinoamérica estiman un crecimiento en torno al 3,7%.

La economía española continuaba en recesión en el cuarto trimestre de 2009, si bien su evolución en los últimos meses ha sido algo mejor de lo esperado, gracias a un comportamiento más favorable del consumo y de la formación bruta de capital fijo. A partir de esta relativa mejora en la evolución reciente de los indicadores económicos nacionales e internacionales, el FMI, en sus proyecciones de enero de 2010, estimó que el PIB español descenderá un 3,6% en 2009, y un 0,6% en 2010.

Aunque los hogares españoles han reducido su nivel de endeudamiento, este sigue siendo alto, lo que unido a una tasa de desempleo muy elevada va a limitar el potencial de crecimiento del consumo. Dicho potencial también se va a ver mermado por la falta de crédito, que no volverá a circular con fluidez hasta que el sector financiero, también inmerso en su propio proceso de desapalancamiento y de absorción de las pérdidas causadas por la crisis inmobiliaria, recomponga sus balances. Este mismo motivo también va a frenar durante algún tiempo la capacidad de crecimiento de la inversión empresarial. Además, la necesidad de sanear las cuentas públicas va a imponer un sesgo restrictivo de la política fiscal en los próximos años, que también va a tener su reflejo en las tasas del crecimiento económico español.

La evolución del **sector aéreo** está directamente relacionada con el crecimiento económico. Así, tras el fuerte deterioro sufrido en la primera mitad de 2009, el volumen de tráfico aéreo mundial, se fue recuperando durante el segundo semestre de 2009, primero el de carga y después el de pasaje, pero con una progresión desigual por regiones. Así, la demanda ha experimentando un fuerte crecimiento en Asia-Pacífico, Latinoamérica y Oriente Medio, en línea con el rápido crecimiento de las economías emergentes de dichas regiones. Mientras que la recuperación del tráfico en Europa y Norteamérica está avanzando a menor ritmo. Las últimas previsiones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) para el año 2010 apuntan a un incremento del tráfico global (doméstico e internacional), medido en toneladas-kilómetro transportadas totales (pasaje y carga), del 5,2%.

Los ingresos unitarios del sector aéreo sufrieron una profunda caída en la primera mitad de 2009, pero también han mostrado una relativa recuperación en los vuelos de largo radio desde mediados de año, que se espera que continúe en 2010. En el caso de las compañías europeas de red, se mantiene una tendencia de lenta recuperación del tráfico, con mejoras en los coeficientes de ocupación. Se espera que las aerolíneas continúen con recortes de capacidad, buscando un equilibrio con la demanda que permita mejorar el ingreso unitario. La recuperación del gasto a nivel corporativo, mayor que la del gasto individual, liderará la mejora del tráfico de negocios, que ya empieza a dar muestras de recuperación. Se prevé que el mercado business en las rutas transatlánticas será el primero en recuperarse.

Por otro lado, se espera que continúe la tendencia alcista en los precios del petróleo, como consecuencia de la mayor demanda derivada del crecimiento económico. Su impacto en las cuentas de las compañías aéreas podría llegar a contrarrestar la reducción de los costes internos y los ajustes de capacidad. En consecuencia, las previsiones realizadas por IATA en diciembre de 2009 señalan que los ingresos del sector aéreo mundial se incrementarán un 4,9%, pero esto no será suficiente para obtener beneficios, estimando unas pérdidas netas en torno a 5.600 millones de dólares.

En el ejercicio 2009 Iberia tomó importantes decisiones que tendrán una incidencia decisiva en su evolución en el futuro.

El 12 de noviembre de 2009 los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, con el fin de crear la tercera compañía aérea europea por volumen de ingresos. Se prevé que la fusión se complete a finales de 2010. Tanto British Airways como Iberia conservarán sus respectivas marcas y sus operaciones, pero la combinación de ambas mejorará su posición estratégica en el sector de la aviación mundial, apoyará su crecimiento potencial al optimizar sus dos importantes centros de conexión de tráfico de Madrid y Londres, y creará sinergias a medio plazo.



Por otra parte, Iberia espera obtener en el primer semestre de 2010 una respuesta afirmativa por parte de las autoridades norteamericanas y europeas a la solicitud de inmunidad antimonopolio (presentada en agosto de 2008) para comercializar conjuntamente con British Airways y American Airlines las rutas entre Europa y Norteamérica, un proyecto multilateral que permitirá mejorar la posición competitiva de las tres compañías en este importante mercado.

Ante la negativa evolución del entorno, la debilidad de la demanda y la caída de la rentabilidad, Iberia aprobó en octubre de 2009 el Plan 2012. El nuevo Plan va a profundizar en la generación de ingresos y en la búsqueda de la eficiencia en los costes, para asegurar la solidez y viabilidad de la empresa.

La gestión de la compañía estará encaminada a superar el impacto de la crisis económica y reforzar su liderazgo en los mercados estratégicos. Para ello, Iberia va a continuar centrando sus esfuerzos e inversiones en mejorar la calidad y atención al cliente mediante la implantación de medidas enmarcadas en el Plan Integral de Servicio al Cliente.

La compañía seguirá apostando por el crecimiento de su red de vuelos intercontinentales. Además, el Plan 2012 prevé realizar un profundo cambio en la estrategia de operación en los mercados de corto y medio radio, donde la compañía es menos competitiva frente a la expansión de los operadores aéreos de bajo coste y el tren de alta velocidad.

Para el año 2010 Iberia prevé una reducción del volumen de oferta del 1,8% respecto a 2009 en el conjunto de la red. No obstante, dispone de flexibilidad para adaptarse a la evolución del mercado, y podría responder a un crecimiento de la demanda mayor del esperado. En 2010 Iberia va a continuar renovando su flota de aviones, incorporando dos nuevas unidades para el corto/medio radio y hasta cinco para el largo radio.

En los negocios de Mantenimiento y Handling, la compañía espera consolidar su posición, aprovechar nuevas oportunidades para aumentar los ingresos, y mejorar la productividad manteniendo un férreo control de los costes.

4.9.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres

Las perspectivas sobre el crecimiento de la economía mundial siguen estando sujetas a riesgos significativos. Por el lado positivo, es posible que la resolución de la crisis de confianza y la menor incertidumbre sigan propiciando una mejora mayor de la prevista en los mercados financieros, y repuntes mayores de lo esperado en los flujos de capital, el comercio y la demanda privada.

Por el lado negativo, un riesgo clave es que una retirada prematura de las políticas de apoyo público lastre el crecimiento mundial. Otro riesgo importante es que el deterioro de los sistemas financieros y los mercados de la vivienda o el aumento del desempleo en las principales economías avanzadas, frenen más de lo previsto la recuperación del gasto de los hogares. Además, las crecientes preocupaciones por el déficit presupuestario en algunos países podrían desestabilizar los mercados financieros y asfixiar la recuperación al elevarse los costos de endeudamiento de los hogares y las empresas. Y otro riesgo a la baja es que el repunte de los precios de las materias primas frene la recuperación en las economías avanzadas.

Un factor clave para el futuro es la incertidumbre sobre el retorno de la demanda de la clase business. La pérdida de este tipo de pasajeros ha sido muy significativa durante el año 2009 con el consiguiente impacto en los *yield*.

Otro riesgo importante al que se enfrenta la industria es la incertidumbre en torno a la volatilidad y a los precios del petróleo. Estos crecieron de forma continuada a lo largo de 2009 y se espera que continúen con una tendencia al alza, respondiendo a la percepción de mejoría de la actividad económica. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) estima un precio medio del barril de crudo Brent para 2010 de 75 dólares por barril. A medio plazo, la previsión sobre la evolución del precio del petróleo y los riesgos de un renovado ascenso del mismo, dependerá del equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo en cuenta que se espera que la demanda de petróleo vuelva a tener un importante crecimiento en las economías emergentes, pero permanecerá estable en las economías avanzadas.

Existe también incertidumbre acerca de la evolución del tipo de cambio del dólar. Los analistas piensan que el tipo de cambio del euro con el dólar se encuentra apreciado, y esperan que la tendencia sea hacia una depreciación del euro en los próximos meses. Un posible fortalecimiento del dólar aumentaría los ingresos y también los gastos de Iberia, dado que alrededor del 41% de los costes de la compañía y un 22% de los ingresos están vinculados a la moneda norteamericana.



Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos financieros, con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados. En particular las coberturas de precio de queroseno de aviación cubrían a principios de 2010 el 65% de los consumos previstos para este año.

Durante el año 2010 la Dirección de Iberia buscará alcanzar acuerdos con los representantes de los tres Colectivos para renovar sus respectivos Convenios, estando abiertas las Comisiones Negociadoras. El 20 de abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, con vigencia hasta diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Igualmente, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra finalizó en diciembre de 2008.



5. EVOLUCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS PARTICIPADAS

5.1. Compañías consolidadas por integración global

La sociedad **Compañía Auxiliar al Cargo Express, S.A. (CACESA)**, que opera como transitario y consignatario de carga, fue constituida en 1987 por Iberia, que tiene una participación del 75% en su capital, y la Sociedad Marítimas Reunidas S.A. (MARESA) que tiene el 25% restante. CACESA también desarrolla actividades de transporte, almacenaje y distribución de mercancías, así como actividades auxiliares en el ámbito aeroportuario.

Los ingresos de explotación de CACESA en 2009 se situaron en 36,3 millones de euros, disminuyendo un 28,5% respecto a los obtenidos en 2008. En general se ha producido un brusco descenso de los ingresos en todas las áreas de negocio de la compañía, motivado por la disminución de la producción ante la desfavorable situación económica mundial, y por la reducción de los precios unitarios en todo el mercado de transporte, como consecuencia de la descompensación entre oferta y demanda.



Las ventas por transporte urgente de paquetería (producto Ibexpress) disminuyeron un 24,6% respecto al año anterior, situándose en 15,7 millones de euros. El tráfico nacional cayó de forma generalizada por la disminución de la demanda, en especial el negocio canario, que se ve penalizado además por una fuerte competencia en la línea carguera nocturna. La excepción es el tráfico con Baleares, que mejora respecto al pasado año. El descenso en el tráfico nacional fue parcialmente compensado con el crecimiento del tráfico internacional, que sube este año casi un 14%.

Las ventas del producto transitario (Ibertrás) fueron de 19,1 millones de euros, disminuyendo un 29,1% respecto a 2008. Al igual que en Ibexpress, es el tráfico nacional el que peor comportamiento ha tenido, por la disminución de producción debido al entorno negativo y por el desvío a medios más económicos (carretera y mar). El tráfico internacional ha tenido mejor comportamiento, destacando la exportación gracias a los tráficos de tránsito entre Asia y Latinoamérica, que se han iniciado este año con excelentes resultados.

En 2009 ya no se obtuvieron ingresos por servicios logísticos auxiliares, debido a que en julio de 2008 los servicios que se prestaban para el Terminal de Carga de Madrid pasaron a ser desarrollados por la filial ALAER.

La plantilla media de la compañía disminuyó un 4,6%, situándose en 114 empleados equivalentes. CACESA registró pérdidas de explotación (recurrentes) de -0,4 millones de euros en 2009, frente a los beneficios de 1,35 millones de euros registrados el año anterior. El resultado antes de impuestos fue de 0,3 millones de euros de pérdidas (de acuerdo a las NIIF).

La sociedad **Auxiliar Logística Aeroportuaria, S.A. (ALAER)** fue constituida por CACESA en junio de 2002. Iberia participa a través de CACESA en el 75% de ALAER, formando parte ambas compañías del conjunto consolidado por integración global del Grupo Iberia. A través de esta sociedad se realizan diversos servicios auxiliares logísticos, y se lleva a cabo la explotación y gestión de terminales de carga.

Los ingresos de explotación se incrementaron un 3,6% respecto al año anterior, ascendiendo a 10,9 millones de euros en 2009. El incremento se debe esencialmente al aumento de facturación por los servicios logísticos prestados a la Dirección de Carga de Iberia en la Terminal de Madrid, que comenzaron a ser prestados por ALAER a mediados de 2008, y que en 2009 se realizaron durante todo el ejercicio. Disminuyen ligeramente los servicios de distribución, tanto de equipajes demorados como del producto Ibexpress de CACESA.

La plantilla de la compañía en 2009 fue de 118 empleados equivalentes, lo que supone un incremento del 6,9% respecto al año anterior. El resultado antes de impuestos fue de treinta y siete mil euros (de acuerdo a las NIIF) frente a ciento ochenta y cinco mil euros obtenidos el año anterior.

La sociedad holandesa **Binter Finance B.V.**, propiedad 100% de Iberia, inició sus operaciones en noviembre de 1991. A través de su Establecimiento Permanente en España, ejerce las funciones propias de la tesorería internacional de Iberia. La compañía gestiona y optimiza los flujos de fondos denominados en divisa generados por Iberia en el extranjero. Igualmente, asesora en la gestión y ejecuta las operaciones de cobertura de los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de Iberia en los mercados internacionales.

Esta sociedad obtuvo un resultado antes de impuestos de dieciocho mil euros en el ejercicio 2009, un 11,5% inferior al obtenido el año anterior.

La sociedad **Iberia México S.A.**, propiedad 100% de Iberia, fue fundada en 1951 y desde 2007 es utilizada como concesionaria para poder explotar la Terminal de Carga en Méjico, realizando la prestación de servicios de almacenaje y de guarda y custodia de mercancías de comercio exterior.

Iberia Desarrollo Barcelona S.L. es la sociedad promotora de la construcción del hangar de mantenimiento que se está llevando a cabo en el aeropuerto de El Prat, en Barcelona. El día 18 de septiembre de 2007 fue formalizado el acuerdo de constitución de esta sociedad, que está participada por Iberia, a través de Iberia Tecnología, en un 75%.

También consolidan por integración global, con escasa incidencia en la cuenta de resultados del Grupo, las siguientes compañías: Iberia Tecnología, Viva, Consultores Hansa, Cargosur y Campos Velázquez.

5.2. Compañías consolidadas por puesta en equivalencia

Vueling Airlines S.A. (en adelante Vueling) es una compañía aérea de bajo coste que fue constituida en el año 2004. Tiene su sede y principal base de operaciones en El Prat - Barcelona.

Vueling combina las ventajas de los operadores de bajo coste, como son unos precios reducidos y una elevada productividad, con algunos servicios de valor añadido de las compañías tradicionales, tales como la flexibilidad, el volar a los principales aeropuertos europeos, la utilización de los principales sistemas de reservas (GDS), o el ofrecer a sus clientes la posibilidad de acumular puntos en el programa de fidelización Iberia Plus.

El 16 de julio de 2009 fue inscrita en el Registro Mercantil la Escritura Pública de Fusión mediante absorción por Vueling (la sociedad absorbente) de Clickair (la sociedad absorbida). Una vez realizado el canje de todas las acciones que Iberia tenía de Clickair por acciones de Vueling, Iberia se convirtió en el titular de un 45,85% del capital social de su nueva participada, en la que Nefinsa posee una participación del 4,15%. Vueling, además, cotiza en la bolsa española.

En julio de 2009 también se hizo efectiva la integración de las operaciones de Clickair en Vueling. Esta compañía aérea disponía de una flota de 35 aviones Airbus A320 a finales de 2009, con la que operaba en 45 aeropuertos distribuidos en 17 países de Europa y Norte de África, de los cuales seis (Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia) son bases operativas de la compañía. Como consecuencia de la fusión de ambas sociedades, la nueva Vueling se convirtió en la cuarta compañía en España por volumen de pasajeros.

Desde el mes de septiembre de 2009 Vueling opera desde la nueva Terminal 1 del aeropuerto barcelonés de El Prat.

Vueling transportó 8,2 millones de pasajeros en 2009, lo que supone un incremento del 39,3% respecto al año anterior. Con un volumen de oferta de 10.181 millones de AKO (28,1% de incremento respecto a 2008), alcanzó un coeficiente de ocupación del 73,7%, mejorando en 3,4 puntos porcentuales el nivel del año 2008. En la comparación con el año anterior hay que tener en cuenta que la nueva compañía resultante de la fusión opera desde el 15 de julio de 2009.



La **Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. (Iberia Cards)** es un Establecimiento Financiero de Crédito que realiza actividades relacionadas con la emisión y gestión de tarjetas de crédito y otros medios de pago. La sociedad fue constituida en abril de 2002 por Iberia, quién posee un 43,5% del capital, y las entidades financieras Banco Popular, BBVA y Caja Madrid.

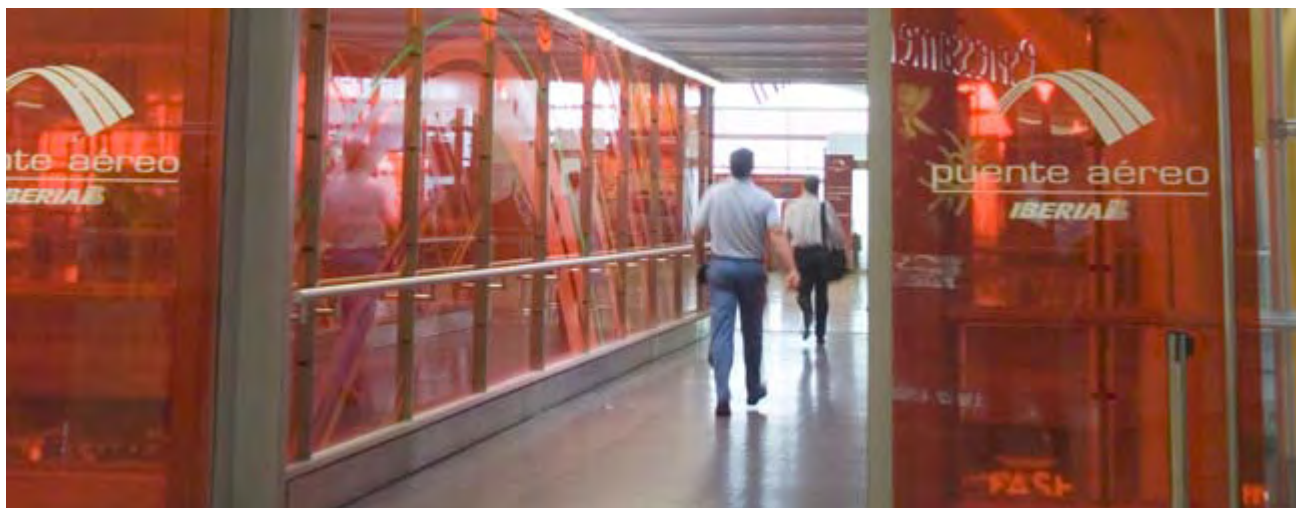
El año 2009 ha estado marcado por la crisis económica que ha provocado, en el conjunto del mercado español, las primeras caídas en número de tarjetas y facturación que se registran en las estadísticas del Banco de España. Esta coyuntura también ha afectado de manera negativa a la actividad de Iberia Cards. La caída de facturación ha sido especialmente significativa en el segmento de las tarjetas de empresa, en línea con lo ocurrido en el resto del mercado. En este entorno, se ha producido un significativo descenso en el volumen de facturación de las empresas. El segmento de particulares, en cambio, ha tenido un comportamiento mejor que el mercado.

Desde el punto de vista de la actividad comercial, el año se ha centrado en la migración al nuevo producto Sendo, realizándose una serie de promociones y campañas destinadas a ayudar a los clientes a comprender el producto y a sacar el máximo provecho de sus posibilidades. La migración a este producto, que se inició en octubre de 2008, fue completada en su totalidad para tarjetas particulares, y está muy avanzada para tarjetas de empresa. Esto ha permitido continuar ofreciendo a los clientes un producto atractivo y competitivo. En efecto, pese a la reducción en el número de puntos Iberia Plus ofrecidos en la tarjetas Visa, como consecuencia de la reducción de la tasa de intercambio, la tarjeta Iberia Sendo American Express, ha permitido mantener e incluso aumentar las ventajas para sus titulares. Esto proporciona a la Sociedad una gran ventaja competitiva, sobre todo en un entorno donde la mayoría de las tarjetas con valor añadido han tenido que reducir sus ventajas drásticamente.

La compañía sigue teniendo una clara posición de liderazgo en el mercado de tarjetas de valor añadido, lo que permite ser optimistas en cuanto a las posibilidades de desarrollo de la sociedad en los próximos años. Iberia Cards obtuvo un beneficio antes de impuestos de 1,7 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo 0,5 millones de euros respecto al año anterior.

La **Sociedad Multiservicios Aeroportuarios S.A. (MASA)** fue constituida en abril de 2002 por ZENIT Servicios Integrales S.A., que posee una participación del 51% del capital, e Iberia, que participa con el 49% restante. Esta compañía realiza todo tipo de servicios auxiliares en el ámbito aeroportuario, entre otras: servicio de limpieza interna y externa de aeronaves, equipos e instalaciones, asistencia de equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia a personas de movilidad reducida y asistencia de operaciones en pista. A través de esta empresa Iberia ha desarrollado un importante negocio complementario al handling. Entre sus clientes se encuentran la propia Iberia, AENA, Air Europa y Groundforce.

Durante el año 2009, MASA ha continuado diversificando su cartera incorporando nuevas actividades, entre las que destaca la limpieza de los aviones de la compañía Vueling en el aeropuerto de Barcelona, tras su fusión con la compañía Clickair en julio de 2009. También cabe señalar el inicio de la prestación del servicio de limpieza de aviones del operador de handling Flightcare en Fuerteventura, y el servicio de Star-up para compañías asistidas por Iberia.



La compañía obtuvo un resultado antes de impuestos de 0,86 millones de euros de beneficios en el ejercicio 2009, frente a un resultado de 0,32 millones de euros de pérdidas en 2008.

Otras empresas en las que Iberia tiene una participación significativa son las siguientes:

IBECA, constituida en marzo de 2001 por Iberia, que participa en un 50% a través de Iberia Tecnología, y Cubana de Aviación, que tiene el restante 50% del capital. La empresa presta servicios de mantenimiento en línea de aeronaves en aeropuertos cubanos.

ELCA, fue creada en octubre de 2001 por Cargosur, a través de la cual Iberia tiene una participación del 50%, y por Aerovaradero, que posee el capital restante. Desarrolla la actividad de comercialización y almacenamiento de carga aérea en tránsito en la República de Cuba.

SERPISTA, sociedad que se creó en Madrid en junio de 2004 y en la que Iberia tiene una participación del 39%. La empresa desarrolla las labores de mantenimiento y reparación de equipos para asistencia en tierra (handling) en entornos aeroportuarios españoles.

HANGESA, empresa constituida en octubre del año 2000 para la realización del handling de pasajeros y carga en el aeropuerto de Malabo. Está participada por Iberia, a través de Viva Air, en un 51%, y por socios locales en un 49%.

ISM (Internacional Supply Management) fue constituida en marzo de 2006 por Iberia, que posee el 49% del capital, y por GECI Española Levante S.A., que tiene el 51% restante. La actividad principal de ISM es la compra-venta de productos químicos, maquinaria industrial, recambios y accesorios, destinados a los sectores de la aeronáutica principalmente.

Madrid Aerospace Services fue constituida en junio de 2008 por Iberia y Singapore Technologies Aerospace (STA), con un capital inicial de 2,6 millones de euros que se reparten al 50% ambos socios (a través de sus respectivas filiales Iberia Tecnología y STA Solutions Europe). Con sede en Madrid, esta nueva empresa se dedica al mantenimiento, reparación, revisión e inspección de trenes de aterrizaje de aviones y de sus componentes.

6. INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

La elaboración y publicación del Informe Anual de Gobierno Corporativo es una obligación legal para todas las sociedades cotizadas, impuesto por la Ley 26/2003, de 17 de julio, conocida como la "*Ley de Transparencia*", y se desarrolla en cuanto a su estructura y contenido en la Orden del Ministerio de Economía 3722/2003, de 26 de diciembre. Por su parte, la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), habilitada para el desarrollo ulterior y detallado de dichas disposiciones, aprobó con fecha 17 de marzo de 2004 un modelo único para la elaboración del Informe Anual de Gobierno Corporativo que ha sido modificado por medio de la Circular de la CNMV 4/2007, de 27 de diciembre.

De conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 49 del Código de Comercio y en el artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas por la *Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea*, el Informe de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2009 se incluye como una sección separada en los Informes de Gestión Individual y Consolidado de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

El Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A., cuyas normas reguladoras y prácticas de gobierno responden a las últimas normas y recomendaciones aprobadas en materia de buen gobierno de las sociedades, ha acordado la puesta a disposición de los accionistas e inversores del presente Informe Anual de Gobierno Corporativo de Iberia, referido al ejercicio 2009, con la siguiente estructura:

- A. **Estructura de la propiedad de la Sociedad.**
- B. **Estructura de la Administración de la Sociedad.**
- C. **Operaciones vinculadas.**
- D. **Sistemas de control de riesgos.**
- E. **Funcionamiento de la Junta General.**
- F. **Grado de seguimiento de las recomendaciones de gobierno corporativo.**
- G. **Otras informaciones de interés.**

El Informe contiene las explicaciones que exige la CNMV pero también incluye aquella otra información que se considera oportuna para reflejar íntegramente la estructura de gobierno de la Sociedad, los procesos de toma de decisiones, las obligaciones que tienen los Administradores, sus remuneraciones, y, en general, cualquier aspecto que los accionistas e inversores puedan considerar relevante para conocer la gestión de la Sociedad. Además, la información que contiene se complementa con la que se publica en la página Web de la Sociedad (www.iberia.com) en el apartado dedicado a los accionistas e inversores ("*Información para accionistas e inversores*"), donde éstos pueden acceder a la normativa reguladora de la Sociedad así como a cualquier otra información significativa relativa a la gestión de la compañía.



Durante el ejercicio 2009, el Consejo de Administración ha continuado desempeñando su actividad con responsabilidad y eficacia, velando por los intereses de la compañía y adoptando todas las decisiones necesarias para garantizar la viabilidad y competitividad de la empresa.

A) ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD.

A.1. Capital social de la Sociedad.

Capital social a cierre de ejercicio

A 31 de diciembre de 2009, el capital social de Iberia, L.A.E, S.A. íntegramente suscrito y desembolsado, e integrado por acciones de 0,78€ de valor nominal cada una de ellas, representadas por medio de anotaciones en cuenta, era el siguiente:

Fecha de la última modificación durante el ejercicio 2009	Capital social	Número de acciones	Número de derechos de voto
-	743.420.346,24	953.103.008	953.103.008

Durante el ejercicio 2009 no ha habido ninguna ampliación de capital.

A 31 de diciembre de 2009, el accionariado de Iberia, L.A.E., S.A. estaba compuesto por 94.736 accionistas.

Clases de acciones

No existen distintas clases de acciones con diferentes derechos asociados.

A.2. Titulares de participaciones significativas a fecha de cierre de ejercicio, excluidos los Consejeros.

La estructura de propiedad de la Sociedad a cierre de ejercicio es la que se señala a continuación, destacando las participaciones significativas, de acuerdo con el concepto amplio que establece el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por lo que en el cuadro que figura a continuación se incluyen, tanto las participaciones en el capital social con un porcentaje igual o superior al 3%, como las participaciones de aquellos accionistas que, aún teniendo una participación inferior a dicho porcentaje, tienen suscrito, sin embargo, un pacto accionarial por el que se comprometen a actuar concertadamente.

(a 31 diciembre 2009)

Titulares participaciones significativas	Nº derechos de voto directos	Nº derechos de voto indirectos*	% sobre total derechos de voto
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid)	219.097.719	800	22,99
British Airways PLC	125.321.425		13,15
El Corte Inglés, S.A.	32.151.759		3,37
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	3.231.693	26.000	0,34
Caja de Ahorros y Monte de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763		0,10
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)	49.212.526		5,16
Chase Nominees Ltd.	49.594.518		5,20
The Bank of New York Mellon	38.072.751		3,99
TOTAL TITULARES PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS	517.700.954		54,30
Resto (accionistas y autocartera)	435.402.054		45,70
TOTAL ACCIONES IBERIA	953.103.008		100,00



*A través de:

Titular directo de la participación significativa	Número de derechos de voto directos	% sobre total derechos de voto
VALORACIÓN Y CONTROL, S.L. E INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.	800	0,000084
IBERCAJA GESTIÓN	26.000	0,002728

Los movimientos en la estructura accionarial más significativos acaecidos durante el ejercicio han sido los siguientes:

Titular participación significativa	Fecha de la operación	Descripción de la operación
B METZLER SEEL SOHN UND CO	31-dic-2009	Venta de 28.458.106 acciones

A.3. Participaciones accionariales de los miembros del Consejo de Administración.

Acciones de los miembros del Consejo de Administración en la Sociedad

Según los datos que constan a la Compañía, a 31 de diciembre de 2009, el número de acciones de Iberia, L.A.E, S.A. de las que los Consejeros son propietarios, directa o indirectamente, son las siguientes:

(a 31 diciembre 2009)

Consejeros	Nº derechos de voto directos	Nº derechos de voto indirectos*	% total derechos de voto
D. Antonio Vázquez Romero	502.000	-	0,052670
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo	101.000	-	0,010597
D. Miguel Blesa de la Parra	24.400	-	0,002560
D. Felipe Benjumea Llorente	400	24.600	0,002623
D. José M. Fernández Norriella	800	-	0,000084
INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A. (1)	400	-	0,000042
D. Antonio Masa Godoy	5.250	-	0,000551
Mr. Roger Paul Maynard	401	-	0,000042
D. José Pedro Pérez-Llorca	400	-	0,000042
D. Jorge Pont Sánchez	401	-	0,000042
D. José B. Terceiro Lomba	400	-	0,000042
Mr. Keith Williams	1.000	-	0,000105

(1) Representada por D. Alberto Recarte García-Andrade

*A través de

Titular directo de la participación	Número de derechos de voto directos	% sobre total derechos de voto
ARDACHON, S.L.	24.600	0,002581

% derechos de voto en poder del Consejo de Administración	0,069400
--	----------

Derechos sobre acciones de los miembros del Consejo de Administración en la Sociedad

A 31 de diciembre de 2009 ningún miembro del Consejo de Administración de la Sociedad tiene opciones sobre acciones de la Sociedad.



A.4. Relaciones de índole familiar, comercial, contractual o societario entre los titulares de participaciones significativas, en la medida en que sean conocidas por la Sociedad, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario.

Dejando aparte el Pacto de Accionistas firmado con ocasión de la privatización de la compañía y que se describe más adelante, no se ha comunicado a la compañía ni a ésta le consta que entre los titulares de participaciones significativas existan otras relaciones que las contractuales derivadas del giro o tráfico comercial ordinario de las empresas.

A.5. Relaciones de índole comercial, contractual o societaria entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario.

En cuanto a las relaciones de índole comercial, contractual o societario existentes entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad, se señalan las principales en el apartado de este Informe dedicado a operaciones vinculadas.

Por otra parte y, en relación con British Airways, accionista significativo y socio industrial de Iberia a través de British Airways Holdings B.V., debe señalarse que se ha expresado una voluntad decidida de ambas compañías de alcanzar un nivel de cooperación que redunde en ventajas operativas para ambas y un mejor posicionamiento competitivo en el sector, de forma que se puedan coordinar y eventualmente integrar las estrategias comerciales y de marketing, prácticas y procedimientos de distribución. En este sentido, el 19 de julio de 2002, British Airways, Iberia y GB Airways notificaron a la Comisión Europea varios acuerdos de cooperación y solicitaron una exención de conformidad con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado. Con fecha de 10 de diciembre de 2003, la Comisión Europea aprobó la alianza, la cual habría de permitir a las aerolíneas alcanzar acuerdos concretos y buscar complementariedades a través de sus redes respectivas, básicamente en términos de fijación de precios, programación de horarios y capacidad. En desarrollo de dicha alianza, el 16 de diciembre de 2004, Iberia y British Airways firmaron un acuerdo para desarrollar conjuntamente sus rutas entre Londres Heathrow, Madrid y Barcelona, a partir del 1 de enero de 2005. Dicho acuerdo incluye la gestión conjunta de las rutas, compartiendo costes y beneficios.

De otra parte, American Airlines, British Airways e Iberia están implementando una alianza trasatlántica que permita a los consumidores beneficiarse de mayores descuentos, mejores conexiones y una red de destinos más amplia. La alianza se encuentra en proceso de autorización por parte de la Comisión Europea y del DOT (Departament of Transportation de EEUU). A la fecha de elaboración de este informe se esperan resultados favorables en ambos casos.

Finalmente, con fecha 29 de julio de 2008, el Consejo de Administración de Iberia, comunicó su intención de iniciar conversaciones con British Airways en relación con una potencial fusión entre ambas sociedades mediante intercambio de acciones.

Durante los meses de mayo y junio de 2008 Iberia adquirió una participación estratégica en British Airways para establecer una simetría accionarial con los intereses que esta última tiene en el capital social de Iberia, así como para reflejar su convencimiento en los beneficios de una colaboración más estrecha entre ambos grupos. La inversión consistió en la compra de 34.478.120 acciones de British Airways representativas de un 2,99% de su capital, así como una posición económica ligada al precio de cotización de British Airways soportada en derivados financieros por un 6,99% del capital de British Airways.

Durante los meses de septiembre y octubre de 2008 Iberia aumentó su participación en British Airways hasta alcanzar actualmente una participación del 9,98%. Mediante esta compra de acciones adicionales de British Airways, Iberia sustituye su posición en los referidos derivados financieros.

Con fecha 12 de noviembre de 2009, Iberia y British Airways firmaron un acuerdo de intenciones (MOU) que fija las bases de una fusión entre ambas compañías con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo y que reconoce el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo. El nuevo Grupo combinará los liderazgos de ambas compañías en el Reino Unido y España y reforzará su fuerte presencia en los mercados internacionales de largo radio. Ambas aerolíneas conservarán sus respectivas marcas y operaciones. Se prevé que la fusión se complete a finales de 2010.



A.6. Pactos parasociales celebrados entre accionistas que hayan sido comunicados a la Sociedad.

A la Sociedad le consta únicamente la existencia del Pacto de Accionistas firmado el 15 de diciembre de 1999 entre los accionistas del llamado Núcleo Estable, tal y como se describe a continuación.

Pacto de accionistas de 15 de diciembre de 1999

En relación con los accionistas de control, debe significarse -de conformidad con lo establecido en el Folleto verificado e inscrito en el Registro Oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 16 de marzo de 2001 a los efectos de la venta de la participación de SEPI- que, con fecha de 17 de marzo de 2000, mediante la elevación a público de un contrato privado de compraventa de acciones, entran en el capital de Iberia Caja Madrid, BBVA, El Corte Inglés, Logista, Participaciones Aeronáuticas y BA & AA Holdings Limited, que, adquiriendo un 40% del capital de la Sociedad, son los llamados "accionistas del Núcleo Estable" ya que adquirieron frente a SEPI los siguientes compromisos de permanencia como accionistas de la Sociedad:

- Caja Madrid: un plazo mínimo de seis años,
- BBVA : un plazo mínimo de cinco años,
- Logista: un plazo mínimo de cinco años,
- El Corte Inglés: un plazo mínimo de cinco años,
- Participaciones Aeronáuticas; un plazo mínimo de tres años y
- BA & AA Holdings Limited: un plazo mínimo de tres años

Durante los plazos indicados, los citados accionistas asumen entre ellos el compromiso de no ceder, enajenar o transmitir a ningún tercero las acciones adquiridas, salvo a sociedades de sus respectivos grupos.

Participaciones Aeronáuticas, S.A. vendió su participación en el capital social de Iberia a las siguientes entidades, que, en consecuencia, quedan obligadas por los compromisos asumidos por Participaciones Aeronáuticas en el contrato de compraventa y, formando parte del Grupo Ahorro Corporación, actúan de forma conjunta.

- Corporación Financiera de Galicia, S.A.
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)
- Caja de España de Inversiones (CAMP)
- Caja Castilla- La Mancha
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)
- Caja de Ahorros de Murcia
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla



Por otro lado, BA & AA Holdings Limited vendió a British Airways and American Airlines Holdings B.V. la participación que ostentaba en el capital social de Iberia, por lo que la sociedad adquirente queda obligada por los compromisos asumidos por la transmitente.

Los accionistas de control suscribieron un Pacto de Accionistas de fecha 15 de diciembre de 1999, que regula las relaciones entre ellos con la finalidad de crear un núcleo estable de accionistas de Iberia, comprometidos en la gestión social, al objeto de dar coherencia a los criterios de gestión y con el fin de dar estabilidad a la Sociedad en el medio y largo plazo, todo ello en defensa de los intereses sociales. Para ello se constituyó un sindicato de accionistas integrando en el mismo las participaciones del socio industrial (British Airways and American Airlines Holdings B.V.) y de los socios institucionales.

Las acciones sindicadas son aquéllas que en el momento del Pacto eran de titularidad de los accionistas del Núcleo Estable y que totalizaban un 40%, por lo que el acuerdo no se aplica a las acciones adicionales de Iberia que dichos accionistas pudieran adquirir posteriormente, salvo aquéllas que se adquieran mediante el ejercicio del derecho de suscripción preferente o por el derecho de adquisición preferente que se establece en el propio acuerdo de accionistas.

A estos efectos las acciones que poseían los accionistas del Núcleo Estable objeto del acuerdo eran las siguientes:

(a 15 de diciembre 1999)

Intervinientes en el Pacto Parasocial	Nº Acciones concertadas	% del capital social afectado
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (CAJA MADRID)	91.290.716	10,00%
British Airways and American Airlines Holdings B.V.	91.290.716	10,00%
Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (BBVA)	66.642.223	7,30%
Compañía de Distribución Integral, S.A. (LOGISTA)	61.164.780	6,70%
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	3,00%
Corporación Financiera de Galicia, S.A	18.457.254	2,02%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	2.480.772	0,27%
Caja de España de Inversiones (CAMP)	1.984.891	0,22%
Caja Castilla- La Mancha	1.489.009	0,16%
Caja de Ahorros y Monte de piedad de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763	0,11%
Caja de Ahorros de Murcia	991.763	0,11%
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Huelva y Sevilla	991.763	0,11%
TOTAL ACCIONES CONCERTADAS	365.162.865	40,00%

Se comprometen también los accionistas a actuar de forma concertada en la eventualidad de que la adquisición de nuevas acciones pudiera obligar a la formulación de una Oferta Pública de Acciones.

El acuerdo se entiende inmediatamente terminado y sin efecto si:

(a) British Airways and American Airlines Holdings B.V. redujera su participación en el capital social de Iberia por debajo del porcentaje menor entre 7% o aquel otro porcentaje que coincida con la media aritmética de los porcentajes accionariales mantenidos por los otros Accionistas sujetos al acuerdo, o

(b) todas las partes del acuerdo así lo acordaran por escrito.

En las reuniones del sindicato se discuten las materias que deben ser tratadas en el Consejo de Administración, en las Comisiones del Consejo y en la Junta General de Accionistas. Los accionistas sindicados se comprometen a votar en los órganos competentes de Iberia, en el mismo sentido que se haya decidido en la reunión del sindicato.



Transcurridos los primeros tres años de vigencia del pacto, en el caso de que un accionista desee vender sus acciones, se establece un derecho de adquisición preferente para el resto de los accionistas miembros del sindicato y sólo podrán transmitirse a un tercero en el caso de que no se ejercite este derecho de adquisición preferente. El régimen de adquisición preferente es aplicable igualmente para ventas entre miembros del sindicato y para cualquier otra operación jurídica que implique la adquisición por un tercero de los derechos políticos de las acciones sindicadas.

En el supuesto de que la persona o entidad que adquiera o pretenda adquirir (actuando directa o indirectamente o de forma concertada con un tercero) de un accionista vendedor un paquete de acciones de, al menos, el 3,5% (en uno o varios tramos dentro de un período de doce meses) o, en su caso, cualquiera de los otros accionistas que adquiera todas o parte de las acciones (sin ningún límite mínimo) debe comprometerse a aceptar todos los términos y condiciones de este acuerdo en la posición jurídica del accionista vendedor en relación con las acciones ofrecidas.

El acuerdo entre los accionistas del Núcleo Estable de Iberia contiene una serie de garantías para evitar los posibles conflictos de intereses. En todo caso, si se determinase que uno o varios de los accionistas tienen un conflicto de intereses, dichos accionistas deberán abstenerse de votar respecto de dicha materia.

El resto de los términos del acuerdo es de acceso público al encontrarse registrado el Folleto Informativo Completo de la OPV de 2001 en el Registro Oficial de la CNMV e inscrito en el Registro Mercantil.

Situación del Pacto de Accionistas a cierre del ejercicio

El 15 de noviembre de 2006 British Airways compró la participación de American Airlines en la sociedad British Airways and American Airlines Holdings, B.V., la cual pasó a ser al 100% de British Airways y cambió su denominación por la de British Airways Holdings B.V.

En diciembre de 2007, CAJA MADRID, haciendo uso del derecho de suscripción preferente contemplado en el Pacto de Accionistas, adquirió las participaciones accionariales que tenían BBVA y LOGISTA, por lo que su participación en Iberia se elevó hasta un 22,99%.

Durante el ejercicio 2008, British Airways Holdings, B.V. aumentó su participación en Iberia hasta alcanzar un 13,15% del capital social. No obstante, sólo tiene sindicadas 94.303.602 acciones, representativas del 9,89% del capital social de Iberia.

Durante el ejercicio 2008, El Corte Inglés aumentó su participación en Iberia hasta alcanzar un 3,37% del capital social. No obstante, sólo tiene sindicadas 27.387.215 acciones, representativas del 2,87% del capital social de Iberia.

La situación del pacto de accionistas no ha sufrido variación durante el ejercicio 2009. Por lo tanto, a 31 de diciembre de 2009 las acciones que poseen los accionistas del Núcleo Estable y que están sujetas al Pacto de Accionistas (acciones concertadas) son las siguientes:

(a 31 diciembre 2009)		
Intervinientes en el Pacto Parasocial	Nº acciones concertadas	% del capital social afectado
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid)	219.097.719	22,99
British Airways Holdings B.V.	94.303.602	9,89
El Corte Inglés, S.A.	27.387.215	2,87
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja (IBERCAJA)	2.480.772	0,26
Caja de Ahorros y Monte de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera (UNICAJA)	991.763	0,10
TOTAL ACCIONES CONCERTADAS	344.261.071	36,12

A la Sociedad no le consta que existan otros pactos o acciones concertadas distintas de las que se han descrito.

A.7. Control sobre la Sociedad.

Aparte del Pacto de Accionistas de Iberia, descrito anteriormente, no existe ninguna persona física o jurídica que ejerza o pueda ejercer el control sobre la Sociedad de acuerdo con el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores.



A.8. Autocartera de la Sociedad.

Autocartera a fecha de cierre de ejercicio

A fecha de cierre de ejercicio, la autocartera de la Sociedad era la siguiente:

(a 31 diciembre 2009)

Nº acciones directas	Nº acciones indirectas*	% sobre capital social
27.898.271	-	2,927%

Variaciones significativas de la autocartera

Durante el ejercicio 2009, no ha habido operaciones de autocartera.

A.9. Condiciones y plazo del mandato vigente de la Junta al Consejo de Administración para llevar a cabo adquisiciones o transmisiones de acciones propias.

En la Junta General de Accionistas celebrada el 3 de junio de 2009, se aprobó la autorización al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones de Iberia, L.A.E., S.A., bien directamente, bien a través de cualesquiera sociedades filiales en las que la Sociedad sea sociedad dominante durante un periodo de 18 meses a contar desde el acuerdo de la Junta, dejando sin efecto la autorización acordada en la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de mayo de 2008. La Junta facultó al Consejo de Administración para que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, durante un periodo de 18 meses a partir de la fecha de esta Junta, pueda proceder a dicha adquisición, por título de compraventa o cualquier otro título admitido en derecho, en un número tal de acciones que, sumándose el valor nominal de las que la sociedad y, en su caso, las filiales posean en cada momento, no excedan del 5% del capital social de Iberia, L.A.E., S.A., por un precio cuyo importe oscile entre el 50% del valor nominal de las acciones y un importe equivalente al 110% del valor de cotización de las acciones, entendiéndose a estos efectos por valor de cotización el más alto que se haya alcanzado el día hábil inmediatamente anterior a la fecha de adquisición, todo ello con respeto a los límites y requisitos legales.

Asimismo, se autorizó expresamente que la finalidad de la autocartera tenga por objeto, entre otros, la adquisición de acciones que hayan de ser entregadas a los trabajadores, directivos o Administradores Ejecutivos de la Sociedad, o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquéllos sean titulares.



Dentro de esta autorización, y en virtud de las competencias que le confiere el Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo de 3 de junio de 2009, celebrado con posterioridad a la Junta General, aprobó un Plan de Adquisición de Acciones Propias de Iberia, L.A.E., S.A. fijando las condiciones de dichas adquisiciones y acordando un límite para la autocartera de hasta un 5% del capital social de la compañía.

A.10. Restricciones al ejercicio de los derechos de voto y a la adquisición o transmisión de participaciones en el capital.

Restricciones legales y estatutarias al ejercicio de los derechos de voto

Los Estatutos Sociales no exigen ningún otro requisito o condición para admitir la asistencia a la Junta General y el ejercicio de los derechos de voto que el accionista, de forma individualizada o agrupadamente con otros, sea titular de 400 acciones y que las tenga inscritas en el correspondiente Registro con cinco días de antelación a su celebración.

Restricciones legales a la adquisición o transmisión de participaciones en el capital

No hay restricciones estatutarias a la adquisición o transmisión de participaciones en el capital, por lo que las acciones son libremente transmisibles de conformidad con lo previsto en las disposiciones vigentes y en los propios Estatutos, sin otra obligación que la de comunicar a la Sociedad toda adquisición o transmisión de acciones que directa o indirectamente suponga la adquisición de una participación superior al 0,5% del capital social con mención expresa de la nacionalidad del transmitente y del adquirente, así como la constitución de gravámenes sobre las mismas, a efectos del ejercicio de los derechos que aquéllas confieren.

Finalmente, hay que tener presentes las limitaciones por razón de la nacionalidad de los titulares del capital social, por cuanto que, de acuerdo con la Ley de Navegación Aérea y el Reglamento CE nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, que deroga el Reglamento 2407/1992, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación ha de ser mayoritariamente comunitario.

De otra parte, existen restricciones para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, en los casos en que estos convenios establecen que la propiedad y/o el control efectivo del transportista designado deben ser españoles.

En relación con esto, el artículo 86 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, *de Medidas fiscales, administrativas y del orden social*, establece que:

Cuando adopten la forma jurídica de sociedad, el capital social de las compañías aéreas españolas titulares de una licencia de explotación concedida conforme al Reglamento CEE 2407/92, del Consejo, de 23 de julio, estará representado por participaciones o acciones nominativas en las que debe constar expresamente la nacionalidad del accionista.

Cuando una compañía aérea de las antes descritas a través de los registros de accionistas a los que tenga acceso, tenga conocimiento de que, por razón de los porcentajes directa o indirectamente en poder de personas físicas o jurídicas extranjeras, existiera riesgo para el mantenimiento de las licencias de explotación o para el ejercicio de los derechos de tráfico derivados de los convenios aéreos bilaterales suscritos por España, deberá ponerlo en conocimiento de las sociedades rectoras de las Bolsas y de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, a efectos de la debida publicidad y de que por las citadas instituciones se proceda a comunicar dicha circunstancia a las empresas de servicios de inversión y entidades de crédito habilitadas para prestar servicios de inversión. A su vez, se comunicará también dicha circunstancia al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil. A partir de que tal circunstancia quede debidamente comunicada, no podrá tener lugar ninguna adquisición o transmisión de acciones por parte de personas físicas o jurídicas extranjeras, si la misma no se acompaña de certificación expedida por el consejo de administración de la compañía aérea, acreditativa de que dicha adquisición o transmisión no supera los límites requeridos por la normativa comunitaria o los convenios bilaterales suscritos por España en materia de transporte aéreo, a efectos de acreditar el carácter de compañía aérea española.

En el supuesto de que la compañía aérea tenga conocimiento de cualquier adquisición o transmisión de acciones que, contraviniendo lo establecido en el párrafo anterior, pueda poner efectivamente en peligro los requisitos establecidos por la legislación y convenios antes citados, el consejo de administración de la compañía podrá proceder a la adquisición de las acciones de que se trate para su ulterior amortización, adquisición que se llevará a cabo al precio más bajo entre el correspondiente al de cotización del día de la adquisición indebida de las acciones de que se trate y el valor teórico contable de las mismas acciones de acuerdo con el último balance de la compañía auditado y publicado en cumplimiento de la normativa aplicable a su condición de sociedad cotizada. En este último supuesto y hasta que se ejecute materialmente la transmisión a la compañía, el Consejo de Administración puede acordar la suspensión de los derechos políticos correspondientes a tales acciones".

A.11. Medidas de neutralización frente a una oferta pública de adquisición.

Durante el ejercicio 2009 no ha habido ninguna oferta pública de adquisición, por lo que tampoco se han adoptado medidas de neutralización.



B) ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD.

B.1. Consejo de Administración

B.1.1. Dimensión del Consejo de Administración.

Número máximo de Consejeros según Estatutos	14
Número mínimo de consejeros según Estatutos	10

De acuerdo con los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A. debe de estar formado por un número mínimo de diez consejeros y un máximo de catorce.

Conforme a estas previsiones estatutarias, el Consejo de Administración está integrado por 12 Consejeros, todos ellos personas con experiencia y trayectoria profesional acreditada. El número de Consejeros establecido en los Estatutos Sociales se estima proporcionado a la dimensión de la compañía y al accionariado y adecuado al funcionamiento eficaz de dicho órgano. Asimismo, se adecua a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno, que aconsejan que el tamaño del Consejo no sea inferior a cinco ni superior a quince miembros. El Consejo está asistido por la Secretaria del Consejo no Consejera, que es también asesora jurídica del Consejo y encargada de supervisar la legalidad formal y material en sus acuerdos, así como de que se cumplan las normas de buen gobierno.

B.1.2. Miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2009

A continuación se describe la composición del Consejo de Administración con indicación del cargo que desempeña cada uno de los Consejeros, las fechas del primer y último nombramiento como miembros del Consejo de Administración y el carácter en que lo son.

Nombre	Cargo	Fecha primer nombramiento	Fecha último nombramiento	Carácter
D. Antonio Vázquez Romero (1) N.I.F.: 2.644.336-A	Presidente	09.07.09	-	Ejecutivo
D. Miguel Blesa de la Parra (2) N.I.F.: 26.166.340-E	Vicepresidente	23.03.00	30.05.06	Dominical
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo (3) N.I.F.: 05.219.151-Z	C. Delegado	09.07.09	-	Ejecutivo
D. Felipe Benjumea Llorente N.I.F.: 28.526.035-D	Vocal	30.05.07	-	Independiente
D. José Manuel Fernández Norriella N.I.F.: 1.158.700-Y	Vocal	12.06.03	30.05.07	Externo
D. Antonio Masa Godoy N.I.F.: 8.414.129-Q	Vocal	31.03.01	30.05.07	Independiente
Mr. Roger Paul Maynard Pasaporte nº. 500.163.204	Vocal	23.03.00	30.05.06	Dominical
D. José Pedro Pérez-Llorca N.I.F.: 31.128.825-G	Vocal	31.03.01	30.05.07	Independiente
D. Jorge Pont Sánchez N.I.F.: 36.817.268-H	Vocal	23.03.00	30.05.06	Dominical
D. Alberto Recarte García-Andrade (4) N.I.F.: 50.268.912-C	Vocal	20.12.07	-	Dominical
D. José B. Terceiro Lomba N.I.F.: 35.203.147-Z	Vocal	31.03.01	30.05.07	Independiente
Mr. Keith Williams Pasaporte nº. 060.249.491	Vocal	17.12.09	-	Dominical
Dña. Lourdes Máiz Carro N.I.F.: 51.340.955-X	Secretaria no Consejera	10.05.01	-	-

(1) Fue nombrado Presidente del Consejo de Administración en la sesión del Consejo de 09.07.09

(2) Fue nombrado Vicepresidente del Consejo de Administración el 26.04.00 y reelegido el 30.05.06

(3) Fue nombrado Consejero Delegado en la sesión del Consejo de 09.07.09. Desde el 20.12.07 hasta el 09.07.09 el Sr. Sánchez-Lozano representó a la sociedad VALORACIÓN Y CONTROL, S.L. en el Consejo de Administración.

(4) En representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.

Procedimiento de elección

Debe señalarse que los Consejeros han sido reelegidos en Junta General al vencerles el plazo de duración del cargo, estando por tanto, en su segundo mandato, excepto los Consejeros:

- D. Felipe Benjumea Llorente, que fue nombrado por vez primera en la Junta General de 30 de mayo de 2007.
- INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A., representada por D. Alberto Recarte García-Andrade, que fue nombrado en el Consejo de Administración de 20 de diciembre de 2007, y ratificado en la Junta General de 29 de mayo de 2008.



- D. Antonio Vázquez Romero, que fue nombrado en el Consejo de Administración de 9 de julio de 2009 y cuyo nombramiento se ratificará en la próxima Junta General.
- D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, que fue nombrado en el Consejo de Administración de 9 de julio de 2009 y cuyo nombramiento se ratificará en la próxima Junta General.
- Mr. Keith Williams que ha sido nombrado en el Consejo de 17 de diciembre de 2009 y cuyo nombramiento se ratificará en la próxima Junta General.

Perfil profesional de los miembros del Consejo de Administración

A continuación se ofrece una breve descripción del perfil profesional de cada uno de los miembros del Consejo de Administración.

Presidente



Antonio Vázquez Romero, nacido en Córdoba, el día 23 de noviembre de 1951 con DNI/NIF: 30.069.611-D, nombrado miembro del Consejo de Administración en el Consejo de 9 de julio de 2009.

Licenciado en Económicas por la Universidad de Málaga. Entre 1974 y 1978 desarrolló su trabajo en Arthur Andersen & Co y desde esta fecha hasta 1983 ocupó diversos cargos en el Grupo Osborne, como Director de Filiales de Osborne, S.A. y como Director General de Osborne México, S.A. Entre 1983 y 1993 desarrolló su trabajo en el Grupo Domecq como Director Comercial de Domecq Mexico, S.A. y como Director General de Domecq Internacional, S.A. Desde 1993 ha venido ocupando distintos cargos en Tabacalera, S.A. y Altadis, S.A.: entre 1993 y 1996 como Director de Desarrollo Internacional en Tabacalera, entre 1997 y 1999 como Director General de Cigarros de Tabacalera y entre 2000 y mayo de 2005 como Director General de la División de Cigarros de Altadis. Entre 2005 y 2008 fue Presidente del Consejo de Administración de Altadis, S.A., Presidente del Consejo de Administración de Logista, Consejero Delegado de Altadis, S.A., Presidente de su Comisión Ejecutiva y Consejero de Aldeasa. Asimismo entre mayo de 2005 y diciembre de 2007 fue Consejero Externo Dominical de Iberia a propuesta de Logista. En junio de 2008 fue nombrado Consejero Independiente de Telefónica Internacional.

Vicepresidente



Miguel Blesa de la Parra, nacido en Linares (Jaén), el día 8 de agosto de 1947, con DNI/NIF: 26.166.340-E, nombrado miembro del Consejo de Administración en el Consejo de 23 de marzo de 2000 y ratificado en Junta General Extraordinaria de 26 de abril de 2000. Designado Vicepresidente en Consejo de 26 de abril de 2000. Reelegido en la Junta General de 6 de junio de 2002 y en la Junta General de 30 de mayo de 2006. **Consejero Externo Dominical a propuesta de Caja Madrid.**

Licenciado en Derecho por la Universidad de Granada. Inspector Financiero y Tributario del Estado. Entre 1978 y 1986 desarrolló su trabajo en el Ministerio de Economía y Hacienda y desde esa fecha hasta 1996 se dedicó al ejercicio libre de la abogacía como especialista en Derecho Tributario. También ha sido miembro del Consejo de Administración de ENDESA, de Antena 3 TV y de Telemadrid y miembro del Patronato de la Fundación General de la Universidad Complutense. Es presidente del Consejo de Administración de Caja Madrid, de la Corporación Financiera Caja Madrid, de Altae Banco, S.A. y de Caja Madrid Cibeles, S.A. Es Vicepresidente del Consejo de Administración de CECA y vocal del Consejo de Administración de FCC y de MAPFRE, S.A.



Consejero Delegado



Rafael Sánchez-Lozano Turmo, nacido en Madrid, el día 20 de febrero de 1957, con DNI/NIF: 05.219.151-Z, nombrado miembro del Consejo de Administración en la sesión del Consejo de Administración de 9 de julio de 2009, designado Consejero Delegado en esta misma sesión del Consejo.

Licenciado en Derecho por ICADE y en Ciencias Empresariales. Entre 1980 y 1984 ocupó diversos cargos en Citibank, N.A. (Adjunto al Controller, Director de Cuentas en la División de bienes de equipo, energía y construcción). De 1984 a 1989 ocupó diversos cargos en Manufacturers Hanover Trust Co. (Director del Departamento de Créditos, Responsable de la ejecución de operación de Corporate Finance y Responsable de Relaciones con las empresas multinacionales). De 1989 a 1991 fue Director del Departamento de Fusiones y adquisiciones con empresas de Asfín, S.A. De 1991 a 1998 ocupó diversos cargos en J.P. Morgan (Director de cuentas encargado de relaciones con empresas, Responsable de Créditos para España y Miembro del Comité de Dirección de J.P. Morgan en España). Desde septiembre de 1999 hasta 2008 ocupó los siguientes cargos en CAJA MADRID: Director de Gestión de Riesgos Corporativos de la Unidad de Banca de Negocios, Director de Inversiones Especiales, Director de Fusiones y Adquisiciones, Director de Desarrollo Internacional e Inversiones Especiales y ha sido miembro del Consejo de varias entidades participadas por CAJA MADRID. Entre 2008 y julio de 2009 ocupó un puesto directivo en la sociedad Cibeles Caja Madrid. De diciembre de 2007 a julio de 2009 representó a la sociedad VALORACIÓN Y CONTROL S.L. en el Consejo de Administración de Iberia. Asimismo, durante el ejercicio 2009 ha sido Consejero de Grupo Su Casita, Hipotecaria Su Casita, City Nacional Bancshares, City National Bank of Florida, Holding de Inversiones Salovel, S.L., Vicepresidente y Patrono de Fundación Padre Garralda y Administrador solidario de CM Florida Holdings. El 11 de diciembre de 2009 ha sido nombrado Consejero de British Airways a propuesta de Iberia.

Vocales



Felipe Benjumea Llorente, nacido en Sevilla el 14 de septiembre de 1957, con DNI/NIF: 28.526.035-D, nombrado en la Junta General de Accionistas de 30 de mayo de 2007. **Consejero Externo Independiente.**

Licenciado en Derecho por la Universidad de Deusto. En la actualidad es Presidente Ejecutivo de ABENGOA, Presidente de la Fundación FOCUS-ABENGOA, Presidente de Inversión Corporativa, I.C., S.A., Consejero de la Compañía Operadora del Mercado Español de la Electricidad (OMEL), y Consejero del Club Español de la Energía. Es además Patrono de la Fundación Consejo España - Estados Unidos, Patrono de la Fundación de Estudios y Economía Aplicada (FEDEA) y Patrono de la Fundación Pontificia de Salamanca. Ha formado parte de los Consejos de Administración de Sociedad General de Cablevisión (1993-1996), La Papelera Española (1987-1995), de Thyssen Industrie (1989-1993), de Hispano Inmobiliaria de Gestión (1989-1998) y del Banco Santander Central Hispano (1990-2002).



José Manuel Fernández Norniella, nacido en Oviedo el 9 de octubre de 1945, con DNI/NIF 1158700-Y. Nombrado vocal del Consejo de Administración de Iberia en la Junta General de 12 de junio de 2003 y reelegido en la Junta General de 30 de mayo de 2007. **Consejero Externo no Dominical.**

Ingeniero en Técnicas Energéticas por la Universidad Politécnica de Madrid. Diplomado en Comercio Exterior, en Logística y Aprovisionamientos y Dirección de Proyectos. Ha desempeñado distintos cargos como gestor empresarial; entre 1970 y 1979 en ELECTROMECHANIQUE, ALFA-LAVAL y BLAKTCONE, ocupando desde 1979 a 1993 diversos puestos directivos, primero en el Grupo BROWN BOVERI como Gerente de Aprovisionamientos y posteriormente en ASEA BROWN BOVERI (ABB) como Director de Asuntos Generales y Director General de Administración. Ha sido Vicepresidente de ALDEASA de 1998 a 2000 y Presidente de EBRO PULEVA del año 2000 al 2005. Ha sido Consejero en: RTVE, ARGENTARIA, ALDEASA, CHILECTRA, ENDESA y ENAGAS. Electo Diputado nacional por Madrid en la IV y V legislaturas, Secretario de Estado de Comercio, Turismo y PYME, Representante Suplente por España en el Banco Mundial, Representante por España en el Banco Internacional de Desarrollo y Representante Suplente por España en el BERD. Miembro de la Cámara de Comercio Internacional y Presidente del Consejo Superior de Cámaras de España (1996-2005). Vicepresidente de la W.S.R. Es actualmente vocal del Consejo de Administración de Caja Madrid en representación de los impositores, Consejero de TELVENT y Presidente de Honor del Grupo Ebro Puleva.



Antonio Masa Godoy, nacido en Badajoz, el día 14 de enero de 1942, con DNI/NIF: 8.414.129-Q. Nombrado miembro del Consejo de Administración en Junta General de 31 de marzo de 2001. Reelegido en Junta General de 12 de junio de 2003 y en la Junta General de 30 de mayo de 2007. **Consejero Externo Independiente.**

Economista y Auditor de Cuentas. Profesor Universitario de Economía Aplicada. Ha desempeñado entre otros cargos la Presidencia de la Compañía de Seguros Hércules Hispano, la Presidencia de la Sociedad de cartera Cartex, S.A. y ha sido Presidente Fundador de Caja Rural de Extremadura. Ha sido Vicepresidente de CEOE y Presidente de CEPYME. Es actualmente Presidente de la Confederación Regional Empresarial Extremeña y de la Sociedad Inmobiliaria Inversiones Varias Extremeñas, S.L.; Consejero de Corporación Empresarial de Extremadura, S.A.; de Proyecto y Pomociones del Tormes, S.L., del Instituto de Estudios Económicos, Vicepresidente del Instituto de Estudios Farmacéuticos y Consejero de Refinería Balboa S.A.



Roger Paul Maynard, nacido en Birkhampstead (Inglaterra-Gran Bretaña), el día 10 de febrero de 1943, con Pasaporte vigente nº: 500.163.204, nombrado en Consejo de 23 de marzo de 2000 y ratificado su nombramiento en la Junta General Extraordinaria de 26 de abril de 2000. Reelegido en la Junta General de 6 de junio de 2002 y en la Junta General de 30 de mayo de 2006. **Consejero Externo Dominical a propuesta de British Airways.**

Licenciado en Ciencias Económicas por el Queens College de Cambridge en 1965. Funcionario del Gobierno del Reino Unido desde 1965-1987 en el Departamento de Comercio, Industria y transporte. Fue trasladado al Servicio diplomático en Ginebra entre 1968 y 1972 y en Washington entre 1982 y 1987 y Consejero de Aviación. Más tarde fue contratado por British Airways como Director de Asuntos de Gobierno en América del Norte. Posteriormente fue Director Ejecutivo en Norteamérica antes de regresar al Reino Unido como Director de Relaciones con los Inversores. En 1991 fue nombrado Director de Estrategia antes de ocupar su actual cargo. Ha sido Consejero de Qantas Airways y de Opodo Limited. Es Director de Alianzas e Inversiones de British Airways y Consejero de British Airways City Flyer Ltd. y de British Airways European Ltd.



José Pedro Pérez-Llorca Rodrigo, nacido en Cádiz, el día 30 de noviembre de 1940, con DNI/NIF: 31.128.825-G, nombrado en Junta General de 31 de marzo de 2001. Reelegido en Junta General de 12 de junio de 2003 y en la Junta General de 30 de mayo de 2007. **Consejero Externo Independiente.**

Licenciado en Derecho. Miembro de la Carrera Diplomática y Letrado de las Cortes. Fue ponente de la Constitución Española. Ha sido Ministro de la Presidencia, de Relaciones con las Cortes, de Administración Territorial y de Asuntos Exteriores. Ha desempeñado diversos cargos en Consejos de Administración de diferentes compañías, particularmente en el sector crediticio. Ha sido entre otros cargos, Presidente de Urquijo leasing, de AEG Ibérica y miembro de la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid. Es socio fundador del bufete de abogados Pérez-Llorca.



Jorge Pont Sánchez, nacido en Premià de Dalt (Barcelona), el día 22 de enero de 1938, con DNI/NIF: 36.817.268-H, nombrado en Consejo de 23 de marzo de 2000 y ratificado su nombramiento en Junta General Extraordinaria de 26 de abril de 2000. Reelegido en la Junta General de 6 de junio de 2002 y en la Junta General de 30 de mayo de 2006. **Consejero Externo Dominical a propuesta de El Corte Inglés.**

Licenciado en Derecho. Fue Profesor Ayudante de Derecho Mercantil en las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas de la Universidad de Barcelona desde 1960 hasta 1964. En 1965, se incorporó a El Corte Inglés, donde, actualmente, es Adjunto a la Presidencia y Director de Asuntos Internacionales. Es Consejero de la Fundación Ramón Areces. Asimismo, es Presidente del Consejo de Administración de Sephora Cosméticos de España, Consejero del Parque Temático de Madrid, S.A. y Presidente y CEO de The Harris Company (U.S.A)



Alberto Recarte García-Andrade, nacido en Madrid, el día 14 de marzo de 1947, con DNI/NIF: 50268912-C, nombrado miembro del Consejo de Administración en representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A., en la sesión del Consejo de Administración de 20 de diciembre de 2007 y ratificado en la Junta General de Accionistas de 29 de mayo de 2008. **INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A. es Consejero Externo Dominical a propuesta de Caja Madrid.**

Licenciado en Derecho y Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y Técnico Comercial y Economista del Estado. Entre los años 1974 y 1982 ha desempeñado los cargos de Consejero Comercial de la Embajada de España en La Habana, Director General de Organización del Gabinete del Presidente del Gobierno, Consejero Económico del Presidente del Gobierno, Consejero Delegado de la Caja Postal de Ahorros, Vicepresidente del Círculo de Empresarios y del Club de Exportadores, así como Consejero de FENOSA y de ENDESA, S.A. Desde marzo de 1982 hasta la actualidad ha desempeñado los cargos de Vicepresidente Ejecutivo y Consejero Delegado de CENTUNION, Española de Coordinación Técnica Financiera, S.A. Actualmente es Consejero de CAJA MADRID, Consejero de la Corporación CAJA MADRID, Consejero de Altae Banco, S.A, Presidente de Libertad Digital, S.A., Presidente de Inversiones Loarga, Consejero Delegado y Vicepresidente de Centurión, Española de Coordinación Técnica y Financiera S.A. y Consejero Delegado de Alcalagrés, S.A.



José B. Terceiro Lomba, nacido en Santiago de Compostela (La Coruña), el día 14 de julio de 1943, con DNI/NIF: 35.203.147-Z, nombrado miembro del Consejo de Administración en Junta General de 31 de marzo de 2001. Reelegido en Junta General de 12 de junio de 2003 y en la Junta General de 30 de mayo de 2007. **Consejero Externo Independiente.**

Catedrático de Economía Aplicada en la Universidad Complutense de Madrid. Vicepresidente Ejecutivo de ABENGOA y Presidente de Bioetanol Galicia: Consejero de TELVENT, del GRUPO PRISA, y de Corporación Caixa Galicia. Ha desempeñado los siguientes cargos en la Administración del Estado: Subsecretario de la Presidencia del Gobierno (1981-82), Director General del Libro y Bibliotecas (1977-79), Consejero Nacional de Educación y Vicepresidente del Centro de Estudios Constitucionales (1981-82). En su obra escrita destacan cuatro de sus libros: "Diccionario de Economía", "Estructura Económica", "Sociedad digital". (Finalista para el Premio Nacional de Literatura, modalidad de ensayo en 1997) y "Digitalismo. Hacia un nuevo horizonte socioeconómico". Ha recibido el "Premio CEOE, 1992 a las Ciencias Económicas" y "Rey Jaime I, 2000" a la Economía.



Keith Williams, nacido en Guisborough, Inglaterra el 13 de mayo de 1956, con pasaporte vigente nº 060249491, nombrado en el Consejo de Administración de 17 de diciembre. **Consejero Externo Dominical a propuesta de British Airways.**

Graduado en Historia Medieval por la Universidad de Liverpool. Tras su graduación, trabajó como auditor de cuentas en Arthur Andersen desde 1976 hasta 1986. Después ha ocupado varios cargos ejecutivos con The Boots Co Plc (1986-1991), en París con Apple Computer (Tesorero) (1991-1996) y Reckitt and Coleman (1996-1998). Comenzó en BA en 1998 y fue nombrado Director Financiero y Consejero ejecutivo en 2006. Es consejero no ejecutivo de Transporte para Londres ("Transport for London"), organismo gubernamental responsable del transporte en superficie y subterráneo de Londres.

Secretaria no Consejera



Lourdes Máiz Carro, nacida en Santiago de Compostela (La Coruña), el día 26 de abril de 1959, con DNI/NIF: 51.340.955-X, nombrada en el Consejo de 10 de mayo de 2001.

Licenciada en Derecho y en Filosofía y Ciencias de la Educación. De 1982 a 1988 formó parte del Programa de Personal Investigador del Ministerio de Educación, obteniendo el Doctorado en Filosofía. Abogada del Estado desde 1992. Desde 1993 ha sido sucesivamente Directora del Gabinete del Subsecretario de Administraciones Públicas, Directora del Gabinete del Subsecretario de Educación, Directora General de Organización Administrativa (Mº Administraciones Públicas), Directora General de la Sociedad Estatal de Participaciones Patrimoniales (Mº Economía y Hacienda) y Secretaria General Técnica del Mº Agricultura, Pesca y Alimentación. Ha sido Consejera de RENFE, la Gerencia de Infraestructuras Ferroviarias (G.I.F.), el Instituto de Crédito Oficial (I.C.O.), INISAS, Aldeasa, Almacenaje y Distribución, S.A., (ALDEASA) y del Banco Hipotecario (Argentaria).

B.1.3. Tipología de Consejeros.

En el Reglamento del Consejo de Administración se clasifica a los Consejeros en tres grupos -Ejecutivos, Dominicales e Independientes-, de conformidad con la clasificación propuesta por el Código Olivencia -clasificación que mantuvo básicamente el Informe Aldama y ha confirmado el Código Unificado de Buen Gobierno- y la composición del Consejo responde al principio de equilibrio entre la representación del mayor porcentaje posible de capital (Consejeros Dominicales) y un número suficiente de Consejeros Independientes que garantice un contrapeso a los Consejeros Ejecutivos y Dominicales.

Así, de conformidad con esta clasificación, de los doce miembros que actualmente integran el Consejo de Administración, dos son Consejeros Internos o Ejecutivos -el Presidente del Consejo de Administración, siendo asimismo Presidente de la Sociedad- y el Consejero Delegado. Los otros diez son Consejeros Externos. Entre estos últimos, cuatro son Independientes, por cuanto ni son ni representan a accionistas capaces de influir en el control de la Sociedad, cinco son Consejeros Dominicales, por cuanto que han sido propuestos por quienes son titulares de participaciones estables consideradas suficientemente significativas en el capital de la Sociedad y uno es Consejero Externo no Dominical que, siguiendo el criterio de la CNMV se considera que integra el grupo de "Otros Consejeros Externos".

A continuación se refleja la distinta condición de los miembros del Consejo. Desde el año 2001, fecha de creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, todos los Consejeros han sido propuestos por dicha Comisión al Consejo de Administración.



Consejeros Ejecutivos	
Nombre del Consejero	Cargo
D. Antonio Vázquez Romero	Presidente
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo	Consejero Delegado
Número total de Consejeros Ejecutivos	2
% total del Consejo	16,66%

Consejeros Externos Dominicales	
Nombre del Consejero	Accionista significativo que ha propuesto su nombramiento
D. Miguel Blesa de la Parra	CAJA MADRID
Mr. Roger Paul Maynard	BRITISH AIRWAYS
D. Jorge Pont Sánchez	EL CORTE INGLÉS, S.A.
D. Alberto Recarte García-Andrade (1)	CAJA MADRID
Mr. Keith Williams	BRITISH AIRWAYS
Número total de Consejeros Dominicales	5
% total del Consejo	41,66%

(1) En representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.

Consejeros Externos Independientes	
Nombre del Consejero	Cargo
D. Antonio Masa Godoy	Vocal
D. José Pedro Pérez-Llorca	Vocal
D. José B. Terceiro Lomba	Vocal
D. Felipe Benjumea Llorente	Vocal
Número total de Consejeros Independientes	4
% total del Consejo	33,33%

Otros Consejeros Externos	
Nombre del Consejero	Cargo
D. José Manuel Fernández Norriella	Vocal
Número total de Consejeros Independientes	1
% total del Consejo	8,33%

Motivo por el que estos últimos Consejeros no pueden considerarse Dominicales ni Independientes y sus vínculos, ya sea con la Sociedad o sus directivos, ya con sus accionistas

Nombre del Consejero	Sociedad con la que mantiene el vínculo	Motivos
D. José Manuel Fernández Norriella	CAJA MADRID	Nombrado Vocal del Consejo de Caja Madrid el 19 de julio de 2006.



B.1.4. Nombramiento de Consejeros Dominicales a instancia de accionistas con participación accionarial inferior al 5% de capital social.

Nombre del accionista	Justificación
EL CORTE INGLÉS	En virtud del Pacto de accionistas

B.1.5. Cese de algún Consejero antes del término de su mandato.

Durante el ejercicio 2009 se han producido las renuncias al cargo de los siguientes Consejeros:

Nombre del Consejero	Condición en el momento del cese	Fecha de baja	Motivo del cese
D. Fernando Conte García	Ejecutivo	9 julio 2009	Renuncia
VALORACIÓN Y CONTROL, S.L.	Dominical	9 julio 2009	Renuncia
Lord Garel-Jones	Dominical	17 diciembre 2009	Renuncia

B.1.6. Facultades delegadas en los Consejeros.

Tanto el Presidente, máximo ejecutivo de la compañía, como el Consejero Delegado, tienen delegadas con carácter permanente todas las facultades del Consejo de Administración salvo las funciones que el Consejo ha de ejercer directamente por imperativo legal o estatutario.

B.1.7. Consejeros de la Sociedad que asuman cargos de administradores o directivos de otras sociedades del Grupo.

Durante el ejercicio 2009, ningún Consejero de Iberia ha ostentado cargo alguno en otras sociedades del Grupo, bien como administrador o como directivo.

B.1.8. Consejeros de la Sociedad que sean miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas en mercados oficiales de valores en España distintas de su Grupo, que hayan sido comunicadas a la Sociedad.

En cuanto a los Consejeros de la Sociedad que también lo son en otras entidades cotizadas en mercados oficiales de valores en España a 31 de diciembre de 2009 se ofrece la información en el cuadro que figura a continuación:

(a 31 de diciembre de 2009)

Nombre del Consejero de Iberia	Entidad cotizada mercado español	Cargo
D. Miguel Blesa de la Parra	FCC MAPFRE	Vocal Consejo Vocal Consejo
D. Felipe Benjumea Llorente	ABENGOA	Presidente Ejecutivo
D. José B. Terceiro Lomba	GRUPO PRISA ABENGOA	Vocal Consejo Vicepresidente Ejecutivo
D. Jorge Pont Sánchez	VUELING	Vocal Consejo

B.1.9. Limitación del número de Consejos de los que pueden formar parte los Consejeros de la Sociedad.

La Sociedad no ha establecido reglas sobre el número de Consejos de los que pueden formar parte sus Consejeros.



B.1.10. Política y estrategias generales de la Sociedad reservadas a la aprobación del Consejo.

El Consejo de Administración concentra su actividad esencialmente en la actividad de supervisión y control de la gestión ordinaria de la compañía y se obliga, en particular, **a ejercer directamente las responsabilidades siguientes**, tal y como dispone el Reglamento del Consejo:

- A. aprobación de las estrategias, planes y políticas generales de la Sociedad;
- B. nombramiento, retribución y, en su caso, destitución de los altos directivos de la Sociedad, así como el control y evaluación de su actividad de gestión;
- C. aprobación de la política en materia de autocartera;
- D. identificación de los principales riesgos de la Sociedad, y, en especial, la implantación y seguimiento de los sistemas de control interno y de información adecuados;
- E. determinación de las políticas de información y comunicación con los accionistas, los mercados y la opinión pública;
- F. en general, las operaciones que entrañen la disposición de activos sustanciales de la Compañía y las grandes operaciones societarias, así como todas aquéllas específicamente previstas en el Reglamento del Consejo.

En particular, debe señalarse, que el Consejo de Administración analiza mensualmente la evolución de las cuentas y de la actividad de la compañía, así como las tendencias del sector y la evolución del valor en la bolsa y de la autocartera. En este ejercicio se ha aprobado el Presupuesto Anual para el ejercicio 2010, cuya ejecución sigue de forma periódica. Asimismo, el Consejo de Administración aprueba las inversiones y desinversiones más relevantes.



B.1.11. Remuneración de los Consejeros devengada durante el ejercicio.

Las remuneraciones devengadas en el ejercicio 2009 con arreglo al sistema retributivo aprobado por la Junta General, son las siguientes:

a) Remuneración de los Consejeros en la sociedad objeto del presente informe

El total de las remuneraciones devengadas por los Consejeros durante el ejercicio 2009, en su calidad de miembros del Consejo de Administración de Iberia, L.A.E., S.A. son las siguientes:

Ejercicio 2009

(en miles de euros)

Concepto Retributivo	Remuneración devengada	Remuneración máxima autorizada por la Junta de Accionistas
Retribución Fija	783	-
Compensación por asistencia a sesiones (Dietas)	783	-
Retribución en Especie	111	-
TOTAL RETRIBUCIONES CONSEJO	1.677	2.000

Las remuneraciones de los Consejeros durante el ejercicio 2009 se han situado en un 16,15% por debajo de lo que la Junta General aprobó para el ejercicio.

Ejercicio 2009

(en miles de euros)

Otros beneficios	
Anticipos	-
Créditos concedidos	-
Fondos y Planes de Pensiones: aportaciones	-
Fondos y Planes de Pensiones. Obligaciones contraídas	-
Primas de seguros de vida	0,210
Garantías constituidas por la sociedad a favor de los Consejeros	-

En los cuadros anteriores se incluyen asimismo las remuneraciones y otros beneficios que, en cuanto miembro del Consejo de Administración, tuvo el anterior Presidente y han tenido también el Presidente y el Consejero Delegado de la compañía durante el ejercicio 2009. De otra parte, los gastos derivados del desempeño del cargo de Consejero durante el ejercicio 2009 han ascendido, para todo el Consejo, a 5.340 euros.

b) Remuneración de los Consejeros por su pertenencia a otros Consejos de Administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo

Con independencia de la remuneración del Presidente y del Consejero Delegado, en función de su relación de alta dirección con la Sociedad que se describe en la letra e) del presente apartado, los Consejeros no han percibido remuneración adicional alguna durante el año 2009 por su pertenencia a alguna de las sociedades del Grupo.

c) Remuneración devengada por clases de Consejeros

En el cuadro siguiente se recoge la remuneración devengada por los Consejeros en función de su clasificación en Ejecutivos, Dominicales e Independientes. En el apartado de Consejeros Ejecutivos se incluyen tanto las remuneraciones devengadas por el anterior Presidente como por el Presidente actual y el Consejero Delegado en cuanto miembros del Consejo de Administración de la compañía.

Ejercicio 2009

(en miles de euros)

Tipología de Consejeros	Remuneración total por Iberia, L.A.E.	Remuneración total por el grupo
Ejecutivos	202	-
Externos Dominicales	780	-
Externos Independientes	527	-
Otros Consejeros Externos	168	-
TOTAL	1.677	1.677



d) Remuneración de los miembros del Consejo de Administración en relación con el beneficio atribuido a la Sociedad dominante

Teniendo en cuenta un beneficio atribuido a la Sociedad dominante después de impuestos de **-273.249 miles de euros**, la relación de la remuneración de los miembros del Consejo de Administración, en cuanto que tales, con dichas beneficio, es el siguiente:

Ejercicio 2009

Remuneración total Consejeros (en miles de euros)	1.677
Porcentaje sobre beneficio atribuido a la Sociedad Dominante	No aplica

e) Remuneración de los Administradores Ejecutivos en virtud de su relación de alta dirección con la Sociedad objeto del presente informe

En cuanto a los Administradores Ejecutivos, los Estatutos aprobados por la Junta General de 6 de junio de 2002 establecen que la retribución prevista como miembros del Consejo de Administración será compatible e independiente de los sueldos, retribuciones, indemnizaciones, pensiones o compensaciones de cualquier clase, establecidos con carácter general o singular para aquellos miembros del Consejo de Administración que mantengan con la Sociedad una relación laboral - común o de alta dirección- o de prestación de servicios.

Hasta el 9 de julio de 2009 había un Administrador Ejecutivo en la Sociedad, el Presidente. Desde esa fecha hay dos Administradores Ejecutivos en la Sociedad, el actual Presidente y el Consejero Delegado.

Administradores Ejecutivos actuales: Presidente y Consejero Delegado

El importe de las retribuciones devengadas por los dos Administradores Ejecutivos actuales en el año 2009, en virtud de su relación de alta dirección, es de **553 miles de euros en total**.

En el cuadro siguiente se desglosan los distintos conceptos retributivos devengados por los Administradores Ejecutivos durante el ejercicio 2009, en virtud de su relación contractual con la Sociedad:

Ejercicio 2009

(en miles de euros)

Remuneración Administrador Ejecutivo	Presidente	Consejero Delegado
Retribuciones Fijas	335	215
Retribuciones Variables (Devengo 2008)	-	-
Retribución en especie	2	1
TOTAL	337	216



Anterior Presidente

El importe de las retribuciones devengadas por el anterior Presidente en el año 2009, en virtud de su relación de alta dirección, es de **838 miles de euros** y el importe de gastos en seguridad social, seguros y otros asciende a **57 miles de euros**.

En el cuadro siguiente se desglosan los distintos conceptos retributivos devengados por el anterior Presidente durante el ejercicio 2009, en virtud de su relación contractual con la Sociedad:

Ejercicio 2009 (en miles de euros)	
Remuneración Administrador Ejecutivo	
Retribuciones Fijas	368
Retribuciones Variables	463
Retribución en especie	7
TOTAL	838

Asimismo, el anterior Presidente ha recibido 3.167 miles de euros a su cese.

B.1.12. Remuneración de alta dirección de la Sociedad, excluidos los Consejeros Ejecutivos.

Durante el ejercicio 2009, el Comité de Dirección de la compañía, excluidos Consejeros Ejecutivos, percibieron un total de **3.213 miles de euros**.

En este grupo se incluye el Comité de Dirección y el Director de Auditoría Interna y Calidad, en cumplimiento de las recomendaciones de la Circular 4/2007 de la CNMV.

A continuación se detallan los miembros de la alta dirección de la Sociedad:

(durante 2009)

Nombre	Cargo
D. Enrique Donaire Rodríguez	Director General de la Línea Aérea (hasta 27/08/09)
D. Manuel López Aguilar	Dirección General Comercial y Clientes
D. Juan Manuel Bujía Lorenzo	Dirección General de la Producción (desde 27/08/09)
D. José Luis Ruiz de Castañeda de la Llave	Director General de Mantenimiento e Ingeniería (desde 27/08/09)
D. José Luis Freire Santos	Director General de Aeropuertos
D. José M ^a Fariza Batanero	Dirección Compras y Servicios
D. Sergio Turrión Barbado	Director Recursos Humanos
D. Enrique Dupuy de Lôme Chavarri	Director Financiero y de Estrategia Corporativa
D. Manuel López Colmenarejo	Director Adjunto Dirección General Comercial y Clientes
Dña. Lourdes Máiz Carro	Dirección Secretaría General
D. Martín Cuesta Vivar	Director Auditoría Interna y Calidad

De otra parte, los gastos asociados al cese del Director General de la Línea Aérea ascendieron en 2009 a **1.466.538 euros**.

B.1.13. Cláusulas de garantía para casos de despido o cambio de control a favor de los miembros del Comité de Dirección de la Sociedad o de su Grupo, incluyendo los Consejeros Ejecutivos.

En los contratos de los directivos de la Sociedad, se establece una cláusula de garantía para el supuesto de cese. En el caso de los máximos directivos anteriormente señalados, la garantía oscila entre los doce meses y los tres años y medio de las retribuciones. Además, en algunos casos existe un pacto de no concurrencia con la Sociedad una vez se extinga la relación de la alta dirección con ésta y que alcanza una anualidad de las retribuciones fijas.



En cuanto a los Consejeros Ejecutivos, el 9 de enero de 2002 el Consejo de Administración de la Sociedad, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, aprobó una indemnización para determinados supuestos de extinción de la relación laboral de hasta un máximo de dos años y medio de las retribuciones fijas. Por otra parte, el Consejo también aprobó una compensación por el pacto de no concurrencia con la Sociedad una vez que se extinga la relación de alta dirección con ésta, y que alcanza a un año y medio de las retribuciones fijas. Dichas cuantías están cubiertas por una póliza de seguros, figurando en las Cuentas de Resultados de cada año el coste correspondiente a la prima del seguro. Este sistema rige para los actuales Administradores Ejecutivos.

B.1.14. Proceso para establecer la remuneración de los miembros del Consejo de Administración y, en su caso, las cláusulas estatutarias relevantes al respecto.

En la Junta General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de 6 de junio de 2002, se acordó aprobar la modificación del artículo 47 de los Estatutos Sociales de la compañía, relativo al sistema de retribución de los Consejeros. De ese modo, se actualizó el régimen retributivo dotándole de una mayor concreción y transparencia, combinando diferentes sistemas de retribución (asignación fija anual, compensación económica por asistencia a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones y retribución variable en especie) y reservando a la Junta General de Accionistas la potestad de fijar la cuantía global máxima por todos los citados conceptos. Una vez fijada por la Junta General la cuantía global máxima, el Consejo de Administración podrá distribuir libremente la cantidad anterior entre los distintos conceptos y entre los administradores en la forma, momento y proporción que estime conveniente.

En la misma Junta General se acordó asimismo aprobar la cuantía global máxima de la retribución anual de los administradores para el ejercicio 2002, por los conceptos de asignación fija, compensación económica por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones y retribución variable en especie, fijándose en un millón quinientos mil euros (1.500.000 euros).

En las Juntas Generales de 2003, 2004, 2005 y 2006 los accionistas acordaron mantener inalterada la cuantía global máxima de la retribución anual de los administradores para los ejercicios correspondientes.

En la Junta General de 2007, los accionistas acordaron elevar la cuantía global máxima de la retribución anual de los administradores para el ejercicio 2007 hasta un millón ochocientos mil euros (1.800.000 euros).

El Consejo de Administración de 28 de junio de 2007, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, acordó la siguiente distribución interna de dicha cuantía para el ejercicio 2007:

- A. Una retribución fija para cada Consejero de 65.000 euros anuales.
- B. Una compensación económica por asistencia efectiva a las sesiones del Consejo de Administración de 2.500 euros por sesión.
- C. Una compensación económica por asistencia efectiva a las sesiones de las Comisiones del Consejo de Administración de 2.000 euros por sesión.
- D. Una retribución variable a abonar en billetes de la compañía o de su franquiciada de hasta 140.000 euros como máximo para el conjunto de los Consejeros.

En la Junta General de 2008, los accionistas acordaron elevar la cuantía global máxima de la retribución anual de los administradores para el ejercicio 2008 hasta dos millones de euros (2.000.000 euros). La distribución interna de dicha cuantía global máxima se ha mantenido según lo acordado por el Consejo de Administración de 28 de junio de 2007.

En la Junta General de 2009, los accionistas acordaron mantener inalterada la cuantía global máxima de la retribución anual de los administradores. La distribución interna tampoco ha sufrido modificación para el ejercicio 2009.

B.1.15. Política de retribuciones.

El Consejo de Administración aprueba una política detallada de retribuciones que combina los siguientes aspectos:



- Distribución interna de la cuantía global máxima fijada por la Junta General de Accionistas en los siguientes conceptos:
 - Retribución anual fija para cada Consejero.
 - Dietas por participación en las sesiones del Consejo y de sus Comisiones.
 - Retribución en especie, consistente en el abono de billetes.
- Política de retribuciones a directivos.
- Sistemas de previsión, con una estimación de su importe o coste anual equivalente.
- Condiciones que deben respetar los contratos de quienes ejercen funciones de alta dirección.

B.1.16. Votación en Junta de un Informe sobre la política de retribuciones de los Consejeros.

La determinación de la cuantía global máxima de las retribuciones del Consejo de Administración se somete a la aprobación de la Junta General de Accionistas. Corresponde al Consejo de Administración, dentro de los límites aprobados por la Junta, distribuir internamente dicha cuantía global máxima en los distintos conceptos retributivos.

B.1.17. Miembros del Consejo que sean miembros del Consejo de Administración o directivos de sociedades que ostentan participaciones significativas en la Sociedad cotizada y/o en entidades de su Grupo.

(a 31 de diciembre de 2009)

Nombre Consejero	Denominación social del accionista significativo	Cargo
D. Miguel Blesa de la Parra	Caja Madrid	Presidente
D. José Manuel Fernández Norriella	Caja Madrid	Vocal del Consejo
Mr. Roger P. Maynard	British Airways	Director Alianzas e Inversiones BA
D. Jorge Pont Sánchez	El Corte Inglés	Director Adjunto a Presidencia
D. Alberto Recarte García-Andrade (1)	Caja Madrid	Vocal del Consejo
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo	British Airways	Vocal del Consejo
Mr. Keith Williams	British Airways	Director Financiero y Consejero Ejecutivo BA

(1) En representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.

B.1.18. Modificaciones en el Reglamento del Consejo durante el ejercicio 2009.

Durante el ejercicio 2009 no ha habido modificaciones en el Reglamento del Consejo.

El Reglamento del Consejo de Administración de Iberia nació inspirado en los principios del Código Olivencia. Posteriormente, en el ejercicio 2008 fue modificado con el objeto de adaptarlo a las recomendaciones del Código Unificado.

B.1.19. Procedimientos de nombramiento, reelección, evaluación y remoción de los Consejeros.

Las propuestas de nombramiento de Consejeros que someta el Consejo de Administración a la consideración de la Junta General y las decisiones de nombramiento que adopte el Consejo en virtud de las facultades de cooptación que tiene legalmente atribuidas, deberán recaer en personas que, además de cumplir los requisitos legales y estatutarios que el cargo exige, gocen de reconocido prestigio y posean los conocimientos y experiencia profesionales adecuados al ejercicio de sus funciones. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones informará sobre tales extremos. Todos los Consejeros de Iberia cumplen los requisitos exigidos y todos los nombramientos realizados desde la entrada en vigor del Reglamento se han hecho conforme con dicho procedimiento.



Por otra parte, y con vistas a la posible reelección de los Consejeros, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es el órgano del Consejo encargado de evaluar la calidad del trabajo y la dedicación al cargo de los Consejeros propuestos durante el mandato precedente y ha de informar con carácter preceptivo sobre la propuesta de reelección y ratificación de Consejeros que el Consejo de Administración decida presentar a la Junta General.

Asimismo, esta Comisión presenta al Consejo anualmente un informe sobre la política de retribución de los Consejeros, donde, con carácter previo, evalúa el desempeño del cargo por parte de éstos.

B.1.20. Supuestos en que los Consejeros están obligados a dimitir.

El Reglamento del Consejo de Administración prevé los supuestos en que los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración, para garantizar que, en todo momento, cumplen con los requisitos exigidos a su condición de Consejeros y, de otra parte, no incurrir en conflictos de interés o en cualquier otra conducta que pueda perjudicar a la Sociedad:

- A. Para los cargos de Presidente y Consejero Delegado, cuando alcancen la edad de 65 años, pero podrán continuar como Consejeros.
- B. Para los Consejeros Ejecutivos, cuando cesen en los puestos a los que estuviese asociado su nombramiento como Consejero.
- C. Cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición legalmente previstos.
- D. Cuando resulten procesados por un hecho presuntamente delictivo o sean objeto de un expediente disciplinario por falta grave o muy grave instruido por las autoridades supervisoras del Mercado de Valores.
- E. Cuando resulten gravemente amonestados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, por haber infringido sus obligaciones como Consejeros.
- F. Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de la Sociedad o cuando desaparezcan los motivos por los que fue nombrado.
- G. En el caso de un Consejero Institucional o Dominical, cuando el accionista cuyos intereses accionariales represente en el Consejo, se desprenda de su participación en la Compañía.



B.1.21. Explicar si la función de primer ejecutivo de la Sociedad recae en el cargo de Presidente del Consejo de Administración y las medidas adoptadas para limitar los riesgos de acumulación de poderes en una única persona.SI ☒NO ☐

De acuerdo con el Reglamento del Consejo de Administración, el Presidente del Consejo de Administración es el primer ejecutivo de la compañía, al que, en su condición de tal, le corresponde la efectiva dirección de los negocios de la Sociedad, de acuerdo con las decisiones y criterios fijados por la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración. Actualmente, en la compañía también hay un Consejero Delegado con plenos poderes.

Con el objetivo de evitar los riesgos de acumulación de poderes, el Consejo de Administración ha aprobado un Reglamento Interno de Uso y Limitación de Facultades Delegadas, para que, no obstante la suficiencia de los poderes del Presidente y Consejero Delegado frente a terceros, determinadas decisiones hayan de ser adoptadas, en todo caso, por el Consejo de Administración

B.1.22. Explicar si se exigen mayorías reforzadas distintas de las legales para algún tipo de decisión y procedimiento de adopción de acuerdos en el Consejo de Administración.SI ☒NO ☐**Regla general**

La regla general para la adopción de acuerdos del Consejo de Administración, de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y con los Estatutos de la compañía, es que quedará válidamente constituido cuando concurren a la reunión, presentes o representados, la mitad más uno de sus componentes y los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros, presentes o representados, concurrentes a la sesión. La votación por escrito y sin sesión será admitida cuando ningún Consejero se oponga a este procedimiento. También será válida la constitución del Consejo sin previa convocatoria si se hallan presentes o representados todos los Consejeros y aceptan por unanimidad la celebración del Consejo.

Mayorías reforzadas

No obstante, de acuerdo con los Estatutos de la compañía, la delegación permanente de alguna facultad del Consejo de Administración en la Comisión Ejecutiva o en el Consejero Delegado y la designación de los Administradores que hayan de ocupar tales cargos, requiere para su validez el voto favorable de las dos terceras partes de los componentes del Consejo, tal y como se contempla asimismo en la Ley de Sociedades Anónimas. Esta regla se entiende aplicable a la delegación de facultades en el Presidente Ejecutivo.

Por otra parte, el Reglamento del Consejo de Administración de Iberia exige también una mayoría reforzada para el nombramiento del Presidente. Su nombramiento requerirá un quórum de asistencia de las dos terceras partes de los componentes del Consejo, así como el voto favorable de, al menos, dos tercios de sus miembros. La misma regla se aplica para el nombramiento del Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de acuerdo con el Reglamento Interno de dicha Comisión.

B.1.23. Indicar si existen requisitos específicos para ser nombrado Presidente, distintos de los exigidos para ser Consejero.SI ☐NO ☒

No existe ningún requisito específico para ser nombrado Presidente, salvo el límite de edad que, en su caso, está a los 65 años. Por lo demás, el Presidente, al igual que el resto de los Consejeros, habrá de ser persona con experiencia empresarial y trayectoria profesional acreditada, tal y como exigen los Estatutos Sociales. Asimismo, ha de ser titular, al menos, de 400 acciones de la Sociedad, que no podrá transferir durante el ejercicio de su cargo.

B.1.24. Indicar si el Presidente tiene voto de calidad

SI ☐

NO ☒

No está previsto el voto de calidad del Presidente en la normativa de la compañía.

B.1.25. Indicar si los Estatutos o el Reglamento del Consejo establecen algún límite a la edad de los Consejeros.

SI ☒

NO ☐

Edad límite Presidente

Edad límite Consejero Delegado

Edad límite Consejero

En el Reglamento del Consejo de Administración se ha establecido la edad límite para los cargos de Presidente y Consejero Delegado en 65 años.

B.1.26. Indicar si los Estatutos o el Reglamento del Consejo establecen un mandato limitado para los Consejeros Independientes.

SI ☒

NO ☐

Nº máximo de años de mandato de los Consejeros Independientes

12

La duración estatutaria del cargo de Consejero es de cuatro años, pudiendo ser reelegido una o más veces por periodos de igual duración máxima. El nombramiento de los Administradores caducará cuando, vencido el plazo, se haya celebrado la Junta General siguiente o hubiese transcurrido el término legal para la celebración de la Junta que deba resolver sobre la aprobación de cuentas del ejercicio anterior.

Esta regla tiene su excepción en el caso de los Consejeros Independientes. De acuerdo con el Reglamento del Consejo, éstos tienen un mandato limitado y no pueden ser reelegidos por más de dos renovaciones, es decir, ningún Consejero Independiente podrá ostentar dicho cargo durante más de doce años.



B.1.27. Participación de Consejeras en la composición del Consejo de Administración.

Actualmente no hay ninguna Consejera en el Consejo de Administración de la compañía. La selección de todos los miembros del Consejo se ha efectuado de manera objetiva, atendiendo a su prestigio, conocimientos y experiencia profesional, sin que en dichos procesos de selección haya habido sesgos implícitos que hayan obstaculizado el nombramiento de Consejeras.

El cargo de Secretario del Consejo, no Consejero, está ocupado por una mujer desde el año 2001, quién, entre otras funciones, se encarga de velar por el cumplimiento de las normas y recomendaciones de buen gobierno.

B.1.28. Indicar si existen procesos formales para la delegación de votos en el Consejo de Administración.

En el Reglamento del Consejo se exige a los Consejeros que hagan todo lo posible para acudir a las sesiones del Consejo y, cuando no puedan hacerlo personalmente procurarán que la representación que otorguen a favor de otro miembro del Consejo corresponda a otro del mismo grupo (Ejecutivos, Dominicales o Independientes) e incluya las oportunas instrucciones de voto. En todo caso cada Consejero no puede ostentar más de tres representaciones, con excepción del Presidente, que no tendrá este límite, aunque no podrá representar a la mayoría del Consejo.

B.1.29. Número de reuniones que ha mantenido el Consejo de Administración y las Comisiones del Consejo durante el ejercicio, con indicación del número de veces que se ha reunido el Consejo sin la asistencia de su Presidente.**Reuniones del Consejo de Administración**

Ejercicio 2009

Nº total reuniones del Consejo	17
Nº reuniones del Consejo sin asistencia del Presidente	0

Reuniones de las Comisiones del Consejo

Ejercicio 2009

Comisiones	Nº reuniones
Comisión Ejecutiva	6
Comisión de Auditoría y Cumplimiento	13
Comisión de Nombramientos y Retribuciones	15
Comisión de Seguridad	4

B.1.30. Número de reuniones que ha mantenido el Consejo de Administración durante el ejercicio sin la asistencia de todos sus miembros.

Durante el ejercicio 2009 ha habido un porcentaje de asistencias del 93%.

Ejercicio 2009

Número de no asistencias de Consejeros	13
% de no asistencias sobre el total de votos durante el ejercicio	6,7%



B.1.31. Indicar si las cuentas anuales individuales y consolidadas que se presentan para su aprobación al Consejo están previamente certificadas.SI ☒NO ☐

Las cuentas anuales individuales y consolidadas correspondientes al ejercicio 2009 se han presentado al Consejo de Administración por la Dirección de la compañía para su formulación, previamente certificadas por el Director Financiero, el Consejero Delegado y el Presidente. La certificación garantiza que las cuentas han sido obtenidas de los libros de contabilidad de la Sociedad, reflejando la totalidad de sus transacciones y sus activos y pasivos, mostrando en todos los aspectos significativos la imagen fiel de su situación financiero-patrimonial a 31 de diciembre de 2009, así como de los resultados de sus operaciones y de los cambios habidos en su situación financiera durante el ejercicio 2009 y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados uniformemente. Asimismo, las Cuentas Anuales han sido informadas favorablemente por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo.

B.1.32. Mecanismos establecidos por el Consejo de Administración para evitar que las cuentas individuales y consolidadas por él formuladas se presenten en la Junta General con salvedades en el informe de auditoría.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento es el órgano encargado de tratar estas cuestiones para evitar, en lo posible, presentar las cuentas con salvedades. Con este fin, se reúne con los directivos de la compañía y con el auditor externo, tratando de que no haya disparidad de criterios en relación con la contabilidad de la compañía, evitando así las discrepancias que pudieran existir.

B.1.33. Explicar si el Secretario del Consejo tiene la condición de Consejero.SI ☐NO ☒

De acuerdo con los Estatutos Sociales, el Secretario del Consejo puede ostentar o no la condición de Consejero. Sin embargo, hasta ahora no se ha estimado oportuno que dichos puestos se compatibilicen incrementando el número de Consejeros Ejecutivos en el Consejo de Administración de la Sociedad.



B.1.34. Procedimiento de nombramiento y cese del Secretario del Consejo.

En el momento del nombramiento de la actual Secretaria del Consejo de Administración no existía la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Reglamentariamente, está establecido que la Comisión de Nombramientos y Retribuciones revise la propuesta de nombramiento del Secretario del Consejo. Desde el año 2001, fecha en que se constituyó esta Comisión, todos los nombramientos de Consejeros se efectúan previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

B.1.35. Mecanismos establecidos por la Sociedad para preservar la independencia del auditor, de los analistas financieros, de los bancos de inversión y de las agencias de calificación.

En relación con las exigencias aplicables a una compañía como Iberia, hay que señalar que la Comisión de Auditoría y Cumplimiento vigila con especial rigor que se cumple la legalidad vigente en materia de incompatibilidades de los auditores, para garantizar su independencia respecto del equipo ejecutivo. Sus honorarios vienen detallados en las cuentas anuales. Las relaciones con las demás entidades no ofrecen particularidad alguna y dichas entidades actúan con total independencia de la Sociedad.

B.1.36. Indicar si durante el ejercicio se ha cambiado de auditor externo.

Durante el ejercicio 2009 no se ha cambiado la firma de auditoría.

B.1.37. Indicar si la firma de auditoría realiza otros trabajos para la Sociedad y/o su Grupo distintos de los de auditoría.

SI ☒

NO ☐

En la Memoria Anual del ejercicio 2009 se recogen los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo, debiendo destacarse que dichos servicios profesionales realizados en el ejercicio 2009 no entran en conflicto con la actividad de auditoría. Han tenido por objeto básicamente la asesoría sobre la actualización de la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad, el curso del nuevo Plan General Contable y la auditoría de los estados contables de consumo de productos petrolíferos ejercicio 2009.

Ejercicio 2009

	Iberia, L.A.E.	Otras sociedades del Grupo	Total
Importe otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	351	-	351
Importe trabajos distintos de los de auditoría / Importe total facturado por la firma de auditoría (%)	42,73%	-	39,87%

B.1.38. Indicar si el informe de auditoría de cuentas presenta reservas o salvedades.

El Informe de auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2009 no presenta reservas ni salvedades.

B.1.39. Número de años que la firma actual de auditoría lleva de forma ininterrumpida realizando la auditoría de las cuentas anuales de la Sociedad y/o su Grupo. Asimismo, con indicación del porcentaje que representa el número de años auditados por la actual firma de auditoría sobre el número total de años en los que las cuentas anuales han sido auditadas.

Deloitte lleva 8 años auditando las cuentas de la Sociedad. Con anterioridad, fue la firma Andersen la que auditó las cuentas de Iberia, L.A.E. S.A., y, en los últimos años, antes de su fusión con Deloitte, también auditó algunas filiales del Grupo.



Desde la fusión de la firma Andersen con Deloitte, la Junta General de la Sociedad ha venido aprobando el nombramiento de esta última firma como auditores externos, de los que cabe destacar su actuación independiente y objetiva. Desde el año 2001 hasta el 2006 hubo un socio responsable de la auditoría, habiendo rotado el socio responsable en el ejercicio 2007.

	Iberia, L.A.E.	Grupo Iberia
Nº años ininterrumpidos de Deloitte, S.L.	8	8

	Iberia, L.A.E.	Grupo Iberia
Nº años auditados por la firma actual de auditoría / nº años que la Sociedad ha sido auditada (%)	28,6%	28,6%

B.1.40. Participaciones de los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad en el capital de entidades que tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social, tanto de la Sociedad como de su Grupo, y que hayan sido comunicadas a la Sociedad. Cargos o funciones que ejerzan en estas sociedades.

A continuación se indican los cargos y las participaciones que los Consejeros de la Sociedad tienen en otras entidades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social, tanto de la Sociedad como de su Grupo y que han sido comunicadas a Iberia. Ninguna de las participaciones que los Consejeros ostentan en el capital de dichas entidades es relevante.

(a 31 de diciembre de 2009)

Consejero	Sociedad objeto	Actividad	% participación	Cargo o funciones
Mr. Roger P. Maynard	British Airways	Trasporte aéreo	0,0004994%	Director de Alianzas e Inversiones
Mr. Keith Williams	British Airways	Trasporte aéreo	0,0028%	Director Financiero y Consejero Ejecutivo
D. Miguel Blesa de la Parra	GRUPO FCC (Flightcare)	Handling	0,004% (FCC)	Vocal Consejo FCC
D. Jorge Pont Sánchez	Vueling	Transporte aéreo	0%	Vocal Consejo
D. Rafael Sánchez-Lozano	British Airways	Transporte aéreo	0%	Vocal Consejo

B.1.41. Procedimiento para que los Consejeros puedan contar con asesoramiento externo.

En el Reglamento del Consejo de Administración se establece que el Consejo y las Comisiones pueden solicitar la asistencia de asesores externos en las materias que lo precisen. Durante el ejercicio 2009, la Comisión de Seguridad y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones han contado con la asistencia de un experto asesor externo que ayuda a los Consejeros en el desempeño de sus funciones.

B.1.42. Procedimiento para que los Consejeros puedan contar con la información necesaria para preparar las reuniones de los órganos de administración con tiempo suficiente.

En el Reglamento del Consejo de Administración se dispone que la convocatoria de las reuniones incluirá siempre el Orden del Día de la sesión y se acompañará de la información relevante debidamente resumida y preparada, así como del acta de la sesión anterior haya sido o no aprobada y se hará llegar a los Consejeros, en la medida de lo posible, con siete días de antelación y, en cualquier caso con una antelación mínima de 72 horas antes de la sesión.



Durante el ejercicio 2009, los Consejeros han recibido puntualmente la información más relevante correspondiente a los puntos tratados en cada sesión y han tenido a su disposición cualquier otra que les ha sido necesaria o conveniente y así lo han solicitado a través del Presidente o de la Secretaria del Consejo.

B.1.43. Reglas que obliguen a los Consejeros a informar y, en su caso, dimitir en aquellos supuestos en que puedan perjudicar el crédito y reputación de la sociedad.

El Reglamento del Consejo de Administración, establece en su artículo 15, entre otras causas, que los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo:

- D. Cuando resulten procesados por un hecho presuntamente delictivo o sean objeto de un expediente disciplinario por falta grave o muy grave instruido por las autoridades supervisoras del Mercado de Valores.
- E. Cuando resulten gravemente amonestados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, por haber infringido sus obligaciones como Consejeros.
- F. Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de la Sociedad o cuando desaparezcan los motivos por los que fue nombrado.

B.1.44. Indicar si algún miembro del Consejo de Administración ha informado a la sociedad que ha resultado procesado o se ha dictado contra él auto de apertura de juicio oral, por alguno de los delitos señalados en el artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Ningún miembro del Consejo de Administración ha informado a la Sociedad de ninguna de estas situaciones.

B. 2. Comisiones del Consejo de Administración

B.2.1. Comisiones del Consejo de Administración y miembros

El fortalecimiento y, de modo especial, la eficacia en el desarrollo de las funciones del Consejo, han determinado la constitución de cuatro Comisiones especializadas en el seno del mismo, a fin de diversificar el trabajo y asegurar que, en determinadas materias relevantes cuya inmediatez e importancia no exigen su remisión directa al pleno del Consejo, las propuestas y acuerdos del mismo hayan pasado primero por un órgano especializado que pueda filtrar e informar sus decisiones. Con ello se refuerzan las garantías de objetividad y reflexión de los acuerdos del Consejo.



El Consejo de Administración constituyó, en su sesión de 5 de abril de 2001, una Comisión Ejecutiva o Delegada, con funciones ejecutivas para la adopción de acuerdos vinculantes para la Sociedad dentro del ámbito de su delegación, teniendo a fecha de 31 de diciembre de 2009 la siguiente composición:

Comisión Ejecutiva		
Nombre del Consejero	Cargo	Tipología
D. Antonio Vázquez Romero	Presidente	Ejecutivo
D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo	Vocal	Ejecutivo
D. Miguel Blesa de la Parra	Vocal	Dominical
Mr. Roger Paul Maynard	Vocal	Dominical
D. José B. Terceiro Lomba	Vocal	Independiente
D. Antonio Masa Godoy	Vocal	Independiente
Dña. Lourdes Máiz Carro	Secretaria de la Comisión	Secretaria no Consejera

Asimismo, el Consejo también cuenta desde el año 2001 con tres Comisiones con funciones de informe y propuesta al Consejo de Administración, Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de Nombramientos y Retribuciones y de Seguridad. Están compuestas por Consejeros Externos.

A 31 de diciembre de 2009, las Comisiones tienen la siguiente composición:

Comisión de Nombramientos y Retribuciones		
Nombre del Consejero	Cargo	Tipología
D. Jorge Pont Sánchez	Presidente	Dominical
D. José Manuel Fernández Norniella	Vocal	Otros Externos
D. José Pedro Pérez-Llorca	Vocal	Independiente
Dña. Lourdes Máiz Carro	Secretaria de la Comisión	Secretaria no Consejera

Comisión de Auditoría y Cumplimiento		
Nombre del Consejero	Cargo	Tipología
D. José Manuel Fernández Norniella	Presidente	Otros Externos
D. José B. Terceiro Lomba	Vocal	Independiente
D. Alberto Recarte García-Andrade *	Vocal	Dominical
D. Jorge Pont Sánchez	Vocal	Dominical
Dña. Lourdes Máiz Carro	Secretaria de la Comisión	Secretaria no Consejera

*En representación de INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.

Comisión de Seguridad		
Nombre del Consejero	Cargo	Tipología
Mr. Roger Paul Maynard	Presidente	Dominical
D. José Pedro Pérez-Llorca	Vocal	Independiente
D. Antonio Masa Godoy	Vocal	Independiente
Dña. Lourdes Máiz Carro	Secretaria de la Comisión	Secretaria no Consejera



B.2.2. Señalar si corresponden al Comité de Auditoría las siguientes funciones.

Funciones del Comité de Auditoría	SÍ	NO
Supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera relativa a la sociedad y, en su caso, al grupo, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.	✓	
Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.	✓	
Velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.	✓	
Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si se considera apropiado anónima, las irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa.		✓
Elevar al Consejo las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución del auditor externo, así como las condiciones de su contratación.	✓	
Recibir regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, y verificar que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.	✓	
Asegurar la independencia del auditor externo	✓	
En el caso de grupos, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran.	✓	

B.2.3. Reglas de organización y funcionamiento atribuidas a cada una de las Comisiones.**Comisión Ejecutiva**

La Comisión Ejecutiva tiene delegadas de forma permanente todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las que legal o institucionalmente son indelegables o las que no pueden ser delegadas por virtud de lo dispuesto en el Reglamento del Consejo.

Sin perjuicio de la eficacia de la amplia delegación de facultades respecto a terceros, la actuación de la Comisión Ejecutiva, en el orden interno, reviste las siguientes modalidades, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Consejo:

- A. Adopción de acuerdo definitivo sobre asuntos concretos tratados previamente en el Consejo de Administración y remitidos por éste a la ulterior decisión de la Comisión Ejecutiva, bien para resolver dentro del marco aprobado previamente por el Consejo, bien para desarrollar y completar aspectos de detalle del acto u operación previamente aprobado por éste.
- B. Adopción de acuerdos, en caso de urgencia, sobre las materias delegadas. La urgencia permite la actuación de la Comisión Ejecutiva cuando no sea posible constituir el Consejo para tratar el asunto y no pueda retrasarse su decisión.
- C. Deliberación y presentación de propuestas para la decisión por el Consejo de Administración sobre los asuntos reservados a éste, cuando el Presidente estime oportuna esta forma de proceder.

La Comisión Ejecutiva celebra sus sesiones ordinarias con periodicidad, en principio, mensual. En el año 2009 hubo seis sesiones. Del contenido de sus sesiones se da cuenta inmediatamente al Consejo de Administración.

Comisión de Auditoría y Cumplimiento

En la composición de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento no figura ningún Consejero Interno o Ejecutivo de la compañía y la presidencia recae sobre un Consejero Externo no Dominical. Cuenta con su propio Reglamento Interno de Funcionamiento, aprobado por el Consejo de Administración en fecha 28 de febrero de 2002 y adaptado en el Consejo del 24 de julio de 2003 a la *Ley de Medidas de Reforma del Sistema Financiero*, una vez que la Junta General de 12 de junio de 2003 adaptó los Estatutos Sociales al respecto.

El principal cometido de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento es asistir al Consejo de Administración en sus funciones de vigilancia y control de la Sociedad mediante la revisión periódica del cumplimiento de las disposiciones legales y normas internas aplicables a la compañía.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne el Consejo, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento tiene las siguientes funciones:

- A. Informar en la Junta General de Accionistas sobre las cuestiones que en ella planteen los accionistas en materia de su competencia.
- B. Proponer al Consejo, para su sometimiento a la Junta General, la designación del auditor externo, las condiciones de contratación, el alcance del mandato profesional y, en su caso, la revocación o no renovación del mismo. Supervisar el cumplimiento del contrato de auditoría, procurando que la opinión sobre las cuentas anuales y los contenidos principales del informe de auditoría sean redactados de forma clara y precisa.
- C. Mantener las relaciones con el auditor de cuentas para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éste, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como recibir información y mantener con el Auditor de Cuentas las comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas técnicas de auditoría.
- D. Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores, evaluar los resultados de cada auditoría y las respuestas del equipo de gestión a sus recomendaciones y mediar en los casos de discrepancias entre aquéllos y éste en relación con los principios y criterios aplicables en la preparación de los estados financieros.
- E. Revisar las cuentas de la Sociedad, vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados.
- F. Seguir el funcionamiento de los procedimientos y manuales de control financiero interno adoptados por la Sociedad, comprobar su cumplimiento y revisar la designación y sustitución de sus responsables.
- G. Supervisar los servicios de auditoría interna.
- H. Examinar el cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores, del Reglamento del Consejo de Administración y, en general, de las reglas de gobierno de la compañía y hacer las propuestas necesarias para su mejora. En particular, corresponde a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento recibir información y, en su caso, emitir informe sobre medidas disciplinarias a los Altos Directivos de la compañía.
- I. Considerar las sugerencias que le hagan llegar el Presidente, los miembros del Consejo, los Altos Directivos o los accionistas de la Sociedad, así como informar y formular propuestas al Consejo de Administración sobre medidas que considere oportunas en la actividad de auditoría y en el resto de las que tuviera asignadas, así como en materia de cumplimiento de las normas legales sobre información a los mercados y transparencia y exactitud de la misma.

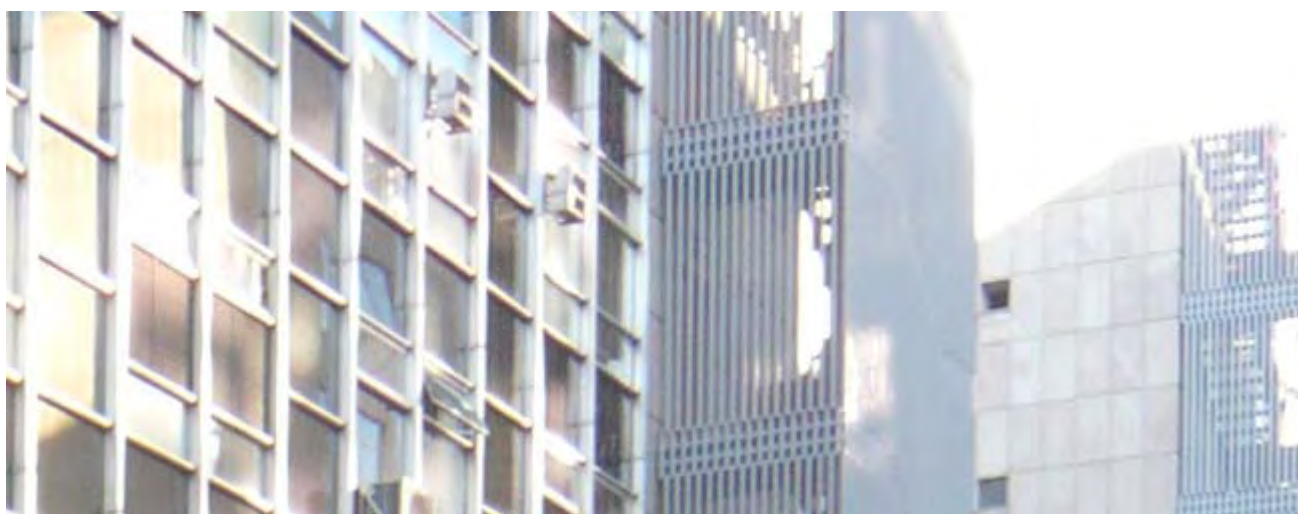
La Comisión de Auditoría y Cumplimiento se reunirá, al menos, una vez cada tres meses en sesión ordinaria y siempre que sea convocada por su Presidente a iniciativa propia o a solicitud de dos o más de sus miembros. Asimismo se reunirá en todo caso cuando el Consejo solicite la emisión de informes, la presentación de propuestas o la adopción de acuerdos en el ámbito de sus funciones.



En el año 2009 hubo trece sesiones, durante las cuales la Comisión, en estrecha comunicación con los auditores externos, ha evaluado los resultados de la auditoría, ha revisado las cuentas y los estados financieros de la compañía, ha revisado los sistemas de control interno y gestión de riesgos y ha examinado el grado de cumplimiento de las normas de buen gobierno. En suma, ha realizado sus funciones dentro de las competencias que le atribuye la ley y el Reglamento de la Comisión. Asimismo, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento ha potenciado la organización y los trabajos del auditor interno de la compañía, haciendo un seguimiento, en particular, de la gestión de riesgos y de la ejecución del Plan de Auditoría de 2009.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Respetando las exigencias de las normas de buen gobierno, en la composición de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones no figura ningún Consejero Interno o Ejecutivo de la compañía. De otra parte, la presidencia recae sobre un Consejero Externo Dominical.



El principal cometido de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es evaluar el perfil de las personas más idóneas para formar parte de los órganos del Consejo de Administración y elevar al Consejo las correspondientes propuestas. Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne el Consejo, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones tiene las siguientes responsabilidades básicas:

- A. Formular y revisar los criterios que deben seguirse para la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones y la selección de candidatos, elevando al Consejo el informe o propuesta sobre nombramiento de Consejeros para que éste proceda directamente a designarlos (cooptación), así como el informe o propuesta sobre nombramiento, reelección, ratificación y cese de Consejeros que deban someterse a la decisión de la Junta. Proponer al Consejo los miembros que deban formar parte de cada una de las Comisiones, y sus Presidentes, así como los cargos de Presidente del Consejo y, en su caso, Consejero Delegado.
- B. Proponer al Consejo de Administración el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los Consejeros y Altos Directivos, así como, una vez aprobado, revisar periódicamente el programa de retribución ponderando su adecuación y sus rendimientos.
- C. Supervisar y establecer directrices relativas al nombramiento, reclutamiento, carrera, promociones y despidos de Altos Directivos, para asegurar que la Compañía dispone del personal de alta calificación necesario para su gestión.
- D. Proponer medidas para la transparencia de las retribuciones y velar por su cumplimiento.
- E. Informar con relación a las transacciones que impliquen o puedan implicar conflictos de intereses y, en general, sobre las materias contempladas en el capítulo VI del Reglamento del Consejo de Administración.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunió formalmente en quince ocasiones en el 2009, parte de las cuales se centraron en la cuestión de la sucesión de la Presidencia de la compañía.

Comisión de Seguridad

Finalmente, el Consejo cuenta con una Comisión de Seguridad para la vigilancia específica y el seguimiento de la seguridad de las operaciones desde el punto de vista de la fiabilidad y mantenimiento de las aeronaves y motores y de la actuación de las tripulaciones y demás personal de la compañía implicado en las operaciones de vuelo.

En la composición de la Comisión de Seguridad forman parte un Consejero Externo Dominical y dos Consejeros Externos Independientes y la preside un Consejero Externo Dominical. Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne el Consejo, la Comisión de Seguridad tiene las siguientes facultades básicas:

- A. Analizar la política general de la compañía relativa a los sistemas de seguridad en vuelo.
- B. Elevar al Consejo de Administración las propuestas que considere convenientes para mejorar los sistemas de la compañía en esta materia, así como efectuar el seguimiento de las medidas que se acuerde adoptar por el Consejo de Administración en materia de seguridad en vuelo.
- C. En general, recopilar, analizar, y divulgar la información disponible sobre seguridad en vuelo, así como los estudios sobre esta materia que se consideren oportunos.
- D. Cualesquiera otras funciones que le asigne el Consejo de Administración.

La Comisión de Seguridad se ha de reunir formalmente, al menos, cuatro veces al año. En el 2009 hubo cuatro sesiones en el seno de las cuales se ha hecho un seguimiento preciso de la fiabilidad de las aeronaves y motores y de los parámetros de seguridad de las operaciones. Asimismo, se ha incluido en el ámbito de competencias de la Comisión el análisis de la seguridad de las operaciones tierra, así como otros aspectos de la seguridad relacionados con la actividad de Iberia.

B.2.4. Facultades de asesoramiento, consulta y, en su caso, delegaciones que tienen cada una de las Comisiones

Únicamente la Comisión Ejecutiva tiene, como tal y con carácter general, las facultades delegadas del Consejo de Administración en los términos ya señalados. Las demás Comisiones son de asesoramiento, propuesta e informe, básicamente, sin perjuicio de que, en casos concretos, el Consejo de Administración estime oportuno delegaciones concretas.

B.2.5. Reglamentos en las Comisiones del Consejo, lugar en que están disponibles para su consulta y modificaciones que se hayan realizado durante el ejercicio, con indicación, en su caso, de si se ha elaborado un informe anual sobre las actividades de cada Comisión.

Como se ha señalado anteriormente, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento cuenta con un Reglamento de Funcionamiento, adaptado a la nueva legislación el 24 de julio de 2003, y cuyo texto puede ser consultado en la página Web de la compañía. También se ha presentado un informe sobre las actividades de esta Comisión durante el ejercicio 2009.

B.2.6. Indicar si la composición de la Comisión Ejecutiva refleja la participación en el Consejo de los diferentes consejeros en función de su condición.

SI ☒

NO ☐

En la Comisión Ejecutiva participan los diferentes grupos de Consejeros en la misma proporción que en el Consejo de Administración. Así, la Comisión Ejecutiva se compone de seis Consejeros, de los cuales dos son Ejecutivos, dos Dominicales y dos Independientes.



C) OPERACIONES VINCULADAS

En cuanto a las operaciones llevadas a cabo con los accionistas de referencia, se destacan a continuación las más relevantes que han tenido lugar en el ejercicio 2008.

C.1. Señalar si el Consejo en pleno se reserva aprobar, previo informe favorable del Comité de Auditoría o cualquier otro al que se hubiera encomendado la función, las operaciones que la Sociedad realice con sus consejeros, con accionistas significativos o representados, o con personas a ellos vinculadas.

SI ☒

NO ☐

C.2. Operaciones relevantes que supongan una transferencia de recursos u obligaciones entre la Sociedad y/o su Grupo, y sus accionistas significativos.

Se señalan los principales datos relativos a estas operaciones durante el ejercicio 2009.

Miles de euros

Resumen de Operaciones vinculadas Diciembre 2009										
	IBERIA		VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A.		COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES S.A.		AUXILIAR LOGISTICA AEROPORTUARIA, ALAER		GRUPO IBERIA DICIEMBRE-09	
Sociedad participante	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos
British Airways	12.857	24.159			123				12.980	24.159
El Corte Inglés	22.649				12	6			22.661	6
Caja Madrid	25.971	29.386	1			236		4	25.972	29.626
TOTAL	61.477	53.545	1		135	242		4	61.613	53.791

British Airways:

Estas operaciones recogen fundamentalmente:

- Ingresos derivados del Programa de Fidelización Advantage.
- Comisiones de pasaje Código Compartido entre ambas compañías, por los billetes emitidos por una compañía y volados por otra.
- Ingresos y gastos por Servicios de Handling de Pasaje, Carga y Mercancía.
- Ingresos por Servicios de Mantenimiento de aviones y motores.
- Ingresos y Gastos por Alquiler Salas VIPs y otros

El Corte Inglés:

Recoge principalmente cobros de Iberia por:

- Aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo.
- Equipos informáticos y desarrollo de aplicaciones informáticas.
- Comisiones e incentivos de ventas de pasaje.

Caja Madrid:

- Intereses ligados a operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones.
- Gastos por alquiler de flota.
- Intereses de las inversiones financieras depositadas.



C.3. Operaciones relevantes que supongan una transferencia de recursos u obligaciones entre la Sociedad y/o su Grupo, y los Administradores o directivos de la Sociedad.

No consta ninguna operación de este tipo durante el ejercicio.

C.4. Operaciones relevantes realizadas con otras sociedades pertenecientes al mismo Grupo, siempre y cuando no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de la Sociedad en cuanto a su objeto y condiciones.

No han existido en Iberia durante el ejercicio 2009 operaciones que reúnan estas dos características, esto es, que no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de la sociedad en cuanto a su objeto y condiciones. Durante el ejercicio 2009 la compañía Iberia facturó 109.335 mil euros a las empresas integradas en el Grupo y asociadas y recibió servicios de dichas compañías por importe de 59.556 mil euros, tal y como se detalla en la Memoria de las Cuentas Anuales. Asimismo percibió dividendos correspondientes a estas empresas por importe de 1.188 mil euros y tuvo unos gastos financieros por importe de 182 mil euros.

C.5. Situación de conflicto de interés en que se encuentran los Consejeros de la Sociedad, según lo previsto en el art. 127 ter de la LSA.

En relación con las situaciones de conflicto de interés, cabe decir que, en principio, ninguno de los Consejeros está respecto de la compañía en situación tal que no pueda desempeñar el cargo por la existencia de un conflicto de interés permanente de acuerdo con la previsión legal. No obstante, en los casos en que se han tratado temas que afecten especialmente a algún Consejero o a empresa con la que éste esté vinculado, el Consejero se ha abstenido de acuerdo a las exigencias legales y reglamentarias.

C.6. Mecanismos establecidos para detectar y regular los posibles conflictos de intereses entre la Sociedad y/o su Grupo, y sus Consejeros, directivos o accionistas significativos.

De acuerdo con el Reglamento del Consejo, el Consejero no podrá prestar sus servicios profesionales en sociedades con objeto social análogo o que sean competidoras de la compañía, y aún sin estas particularidades, antes de aceptar cualquier puesto directivo en otra compañía o entidad que pueda presentar conflicto de intereses o afectar a su dedicación, el Consejero deberá consultar a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Quedan a salvo los cargos que pueden desempeñarse en sociedades del Grupo, los accionistas que constituyan el Núcleo Estable formado para la privatización de la empresa y aquellos otros supuestos en los que el Consejo, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, entienda que no se ponen en riesgo los intereses sociales.

El Reglamento del Consejo, anticipándose en este punto a la Ley de Transparencia, impone una serie de prohibiciones y limitaciones a los Consejeros, en relación con las transacciones profesionales o comerciales que pueda realizar con la compañía, uso de los activos sociales de la compañía, aprovechamiento de una oportunidad de negocio de la compañía, y otras actuaciones semejantes que puedan comprometer su objetividad e independencia.

Por otra parte, también se ha aprobado el Reglamento Interno de Conducta en Materias relativas a los Mercados de Valores, que, entre otras obligaciones, regula pormenorizadamente las situaciones de conflicto que puedan darse.

C.7. ¿Cotiza más de una sociedad del Grupo en España?SI ☐NO ☒

D) SISTEMAS DE CONTROL DE RIESGOS

D.1. Política de riesgos de la Sociedad y sistemas de control establecidos para cada tipo de riesgo

El Grupo Iberia desarrolla múltiples actuaciones en el ámbito del Control y Gestión de Riesgos, estableciendo sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a las distintas actividades del Grupo.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión del Grupo, como son: la Cuenta de Resultados, el endeudamiento, las inversiones y desinversiones y el desarrollo del Plan Director, de manera que permita optimizar la Cuenta de Resultados y el endeudamiento, adoptar decisiones equilibradas en rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones y/o desinversiones y acometer el crecimiento previsto en el Plan Director con una flexibilidad controlada.

El análisis y cálculo del impacto de los riesgos, así como la adopción de las necesarias acciones de seguimiento y gestión, relativos a cada uno de los campos de actuación indicados, se realizan con la periodicidad necesaria al objetivo perseguido: diaria para los riesgos de mercado, mensual a efectos del control de gestión y presupuesto, puntual en el caso de nuevas inversiones o desinversiones y con periodicidad adecuada en lo referente al Plan Director vigente.

Por otra parte, el Grupo Iberia vela continuamente por garantizar y asegurar todas sus actividades y dar la mejor respuesta a cualquier eventual situación de emergencia, tanto aeronáutica como no aeronáutica, que se pudiera producir.

Sistema de Gestión de Riesgos

Durante el año 2009, Iberia ha continuado con el desarrollo del Sistema de Gestión de Riesgos, configurado en torno al modelo que sigue a continuación, que incluye aspectos relativos a la mejora continua, rueda externa, y alineado con la ISO 31.000, de reciente publicación, rueda interna, y en cuya elaboración han participado representantes de Iberia:



Con su implantación, se puede decir que Iberia ha pasado de tener los riesgos bajo control, a tener sistematizada la gestión de éstos, caracterizada por:

- Cada riesgo tiene un propietario, máximo responsable de su gestión.
- El Mapa de Riesgos es revisado semestralmente al máximo nivel ejecutivo de la organización, e incluye la identificación de nuevos riesgos.
- Existen procedimientos definidos de aprobación, gestión e información.
- La participación activa de todos los responsables del Sistema.

A destacar el aspecto de **información**, con el **Portal de Gestión de Riesgos de Negocio**, con diversos niveles de acceso, uno público, al que puede acceder cualquier trabajador de la Compañía, en el que se muestra información oficial y documentación de referencia, y otro privado en el que se muestra información concreta para los propietarios de los riesgos, y que dispone de un Área de Trabajo que permite actualizar los riesgos *on-line*:

miércoles, 20 de enero de 2010

próxima
donde estás

Mi perfil Mi correo Desconectar

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA INTERNA Y CALIDAD Direcciones Portales **IBpersonas**

Quiénes Somos Resp. Corporativa **Gestión de Riesgos de Negocio** Auditoría interna Calidad Medio Ambiente Innovación Organización Normas Generales

Gestión de Riesgos de Negocio

- Introducción
- Requerimientos Legales
- Informes Anuales
- Normativa Interna
- Referencias
- Buzón de Sugerencias
- Procedimientos
- Mapa de Riesgos de Iberia
- Inventario de Riesgos
- Administración de Usuarios
- Área de Trabajo
- Informe de Riesgos

Gestión de Riesgos de Negocio

La Gestión de Riesgos de Negocio significa anticiparse a acontecimientos que pueden afectar a los objetivos de la empresa, tratando de transformarlos en oportunidades.

Introducción

Informes Anuales

Referencias

Procedimientos

Inventario de Riesgos

Desde el inicio de nuestra labor de coordinación del Sistema de Gestión de Riesgos en la Compañía, hemos mantenido un Inventario de Riesgos. Esta información se actualiza permanentemente con: * La detección y valoración de nuevos riesgos; * La eliminación o materialización de otros; * La aportación de novedades por parte de cada propietario; * Los análisis realizados por el Comité Ejecutivo; * La evaluación permanente del Sistema realizada por DAJC. En el Inventario se pueden realizar filtros, los más útiles son: -> Por Propietario (Dirección responsable de la gestión del Riesgo); -> Por su Estado (Activo, Eliminado o Materializado). LOS RIESGOS 'ACTIVOS' SON LOS QUE FORMAN PARTE DEL MAPA DE RIESGOS ACTUAL.

Área de Trabajo

En este ENTORNO DE TRABAJO PERSONAL puedes consultar la información de los RIESGOS DE NEGOCIO de los que eres PROPIETARIO y completar o modificar la información EN TODO MOMENTO. No olvides PULSAR el botón GUARDAR CAMBIOS al final del formulario de cada Riesgo. Si has detectado algún RIESGO NUEVO, por favor, ponte en contacto con nosotros a través del buzón: portal_riesgos@iberia.es. MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN.

Requerimientos Legales

Normativa Interna

Buzón de Sugerencias

Mapa de Riesgos de Iberia

Administración de Usuarios

Informe de Riesgos

© 2006 Iberia, L.A.E. | Sugerencias | Mapa Web | Preguntas Frecuentes | Protección de datos | **IBERIA** com

/portal/site/AuditoriaInternaCalidad/menutem.4b5bc550eb97d005e6e2ecd4921061ca/ Intranet local

Por lo que al **control interno** se refiere, conviene destacar que tanto los riesgos cuyo control está integrado en los procesos de gestión de la compañía, como aquellos que tienen un carácter singular, están sujetos al Plan Anual de Auditorías Internas, ya que el mismo se establece, principalmente, en base al Mapa de Riesgos.

A modo de síntesis, en el siguiente diagrama se representa la relación entre los objetivos de la empresa y el control de riesgos establecido para garantizar su consecución:



Todos estos aspectos, sistema de gestión, de información y de control interno, forman parte del conjunto de criterios cuyo cumplimiento se ha contrastado en relación a las recomendaciones sobre gestión de riesgos formuladas en el *Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, de 22 de Mayo de 2006*, habiéndose puesto de manifiesto la adecuación del Sistema en vigor a las mismas. De hecho, la normativa interna que regula el Sistema incorpora las recomendaciones entre sus principales referencias.

Riesgos cubiertos por el sistema

El Sistema de Gestión de Riesgos cubre todas las tipologías de riesgo a los que está expuesta la Compañía, así como la totalidad de áreas de la organización, entendiéndose por riesgo, a estos efectos, cualquier hecho potencial que pueda afectar a la consecución de los objetivos de los diferentes procesos de la empresa, y como consecuencia, a la consecución de los objetivos estratégicos de la organización.

El Mapa de Riesgos identifica los riesgos e incluye, dentro de los datos relevantes de cada riesgo, los controles clave que lo reducen, y su respectivo nivel de fortaleza, así como las medidas previstas para mitigar su impacto en caso de su materialización.

Evaluación de riesgos

A partir de diversas pruebas realizadas, y con la perspectiva de su uso desde el inicio, se ha determinado como forma más conveniente de valoración de los riesgos, la que resulta de la suma aritmética de las tres variables siguientes:

- Impacto en Resultados, en caso de ocurrencia del riesgo identificado,
- Probabilidad de Ocurrencia del mismo, y
- Horizonte Temporal para su materialización.

Se han establecido las mismas métricas para todos los riesgos identificados en el Sistema.

Tipologías de riesgos

Se ha seguido el criterio de agrupar los distintos riesgos en función de su naturaleza y de los diversos sistemas de control que los reducen o mitigan, en las siguientes categorías:

- I. Nuevos Proyectos: riesgos asociados al desarrollo de proyectos innovadores de importancia para la Compañía.
- II. Objetivos Estratégicos: riesgos asociados a la consecución de los objetivos estratégicos definidos en el Plan Director del Grupo.
- III. Control Interno: riesgos asociados al desarrollo de las actividades relacionadas con los sistemas de salvaguarda y custodia de los activos, veracidad y exactitud de la información contable y cumplimiento de la normativa aplicable.
- IV. Entorno: riesgos derivados del entorno en el que se desenvuelve la empresa, incluyendo variables de los distintos mercados donde opera, y entidades que regulan el tráfico aéreo comercial.
- V. Emergencias, tales como: incendios, catástrofes naturales, accidentes aéreos y ataques terroristas, entre otros.

Sistemas de control establecidos para cada tipología de riesgos

I.-Nuevos proyectos

Se gestionan desde la dirección responsable de coordinar internamente las actividades de todas las áreas relacionadas con el proyecto, a fin de que su desarrollo se realice en las condiciones adecuadas tanto operativas como económicas, minimizando los riesgos existentes.

II.-Objetivos estratégicos

Riesgos asociados a los objetivos que forman parte de los planes estratégicos. Estos planes se despliegan por medio de iniciativas y controles en cada una de las áreas de la empresa para asegurar el cumplimiento de dichos objetivos y el control de los riesgos asociados. El Plan en su conjunto, y sus iniciativas, son objeto de seguimiento y constituyen el principal referente de gestión de la empresa, y además, la dirección por objetivos implantada relaciona parte de la retribución variable de los directivos responsables de la gestión de los riesgos a la consecución de los objetivos.

La interrelación entre estos riesgos viene dada por la asociación de los mismos a los objetivos estratégicos.

■ Riesgos financieros

Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos financieros, donde define los objetivos máximos de volatilidad y el programa de coberturas necesario para controlar y disminuir el impacto potencial de las variaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible.

El Programa de Coberturas se realiza de acuerdo a los objetivos y en el marco temporal del Plan Estratégico de la compañía y comprende el tratamiento de los siguientes riesgos:

● Riesgo de tipo de cambio

Derivado de la denominación de los ingresos y gastos en divisas distintas del euro. El mayor riesgo corresponde a la variación al alza del dólar estadounidense frente al euro, ya que la compañía tiene mayores pagos en dólares que ingresos.

Este riesgo se gestiona de manera combinada con dos clases de estrategias; coberturas estratégicas (hasta 5 años) en las que se utilizan permutas de divisas (*swaps*) así como opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición, y coberturas tácticas, con un horizonte temporal menor a tres años que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, estando asociadas a transacciones reales de pagos en dólares de la compañía.



- **Riesgo de tipo de interés**

Debido a la posición neta deudora de la compañía, incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones, Iberia tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las divisas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo la compañía mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipo fijo o con protección. Adicionalmente, mediante la diversificación de las divisas de financiación, dólar americano y euro, se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés.

- **Riesgo de precio de combustible**

Iberia controla el coste del combustible de aviación mediante políticas activas de gestión de riesgos. La compañía mantiene la política de cubrir directamente el precio del queroseno.

Las líneas maestras de la política de coberturas están basadas, por un lado, en un programa de coberturas estratégicas, con las que Iberia puede cubrir mediante contratos a largo plazo un determinado porcentaje del volumen que está previsto consumir. Además, y con una perspectiva más táctica y en un horizonte temporal de un año, puede cubrirse un porcentaje adicional del resto del consumo.

- **Riesgo de liquidez**

Debido al carácter cíclico de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, Iberia mantiene una política de liquidez que se traduce en un alto volumen de disponibilidades de caja.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como *repos* de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades financieras españolas de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la compañía dispone permanentemente de pólizas de crédito que garantizan sus necesidades de liquidez.

III.- Control interno

Existe una estructura de control interno que involucra al personal de toda la organización, con un conjunto de reglas, medios y procedimientos que garantizan la veracidad de la información contable, la autenticidad de las transacciones informadas, la salvaguarda de los activos, y el cumplimiento de leyes y regulaciones. Adicionalmente, es función de Auditoría Interna verificar el cumplimiento de dichos controles.

Asimismo, Iberia cuenta con sistemas de Aseguramiento de la Calidad que regulan la operación y el mantenimiento aeronáuticos de acuerdo a las normativas internacionales de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la Federal Aviation Administration de Estados Unidos (FAA), así como con un sistema de seguridad y calidad operacional adecuado a los requisitos IOSA (IATA), que es objeto de auditorías periódicas, en las se pone de manifiesto la solvencia de los controles existentes.

Iberia tiene Sistemas de Gestión de Calidad certificados según la Norma ISO 9001:2008 implantados en distintas actividades de tierra y vuelo: handling de pasajeros y rampa, mantenimiento aeronáutico, servicio a bordo, carga, infraestructura, compras, sistemas de información, operaciones vuelo y reclamaciones. Además, el Laboratorio de Metrología ha sido certificado por la Norma ISO 17025 y la Gestión de la Calidad ha sido acreditada por AENOR, mediante la "marca N de servicio certificado para la calidad del servicio y gestión de la satisfacción del cliente".

La Compañía cumple la normativa aplicable en materia de seguridad y salud laboral, estableciendo normas internas, procedimientos y medidas de control y seguimiento adecuadas que permiten mantener índices muy bajos de materialización de estos riesgos.

Tanto los sistemas de aseguramiento como los de gestión, están auditados y certificados por los organismos oficiales competentes o por entes certificadores acreditados.



IV.- Entorno

Además de las acreditaciones mencionadas, Iberia presenta cada año su candidatura al selectivo índice bursátil de sostenibilidad *Dow Jones Sustainability Index*, que valora el comportamiento de la Compañía en los ámbitos económico, social y ambiental. En 2009 forma parte de este índice en su categoría mundial, reconocimiento que la sitúa entre las mejores empresas del mundo en materia de responsabilidad social, respeto al entorno y gestión sostenible. Adicionalmente, Iberia ha seguido perteneciendo en 2009 al índice *FTSE4good Ibex*, de la prestigiosa familia de índices *FTSE4good*, y ha entrado en el "Kempen SNS European SRI Universe", lo que pone de manifiesto el reconocimiento a la gestión de Iberia en esta área.

En relación con las operaciones en vuelo, la compañía define Planes de Acción con objeto de implantar las variables medioambientales en los procesos de renovación de flotas, adoptar las mejores prácticas operacionales y desarrollar medidas contra el impacto en el cambio climático, habiendo obtenido en esta área la certificación de CO₂ reducido para Puente Aéreo.

Por lo que a las operaciones en tierra se refiere, los riesgos medioambientales están gestionados a través de la implantación, auditoría y certificación, en su caso, de procedimientos y metodologías destinados a asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental, minimizando el impacto que puede generarse durante la realización de las actividades de la compañía.

Los sistemas de gestión medioambiental certificados según el estándar ISO 14001 afectan a las áreas de Handling de pasajeros y rampa en todos los aeropuertos de la red nacional, y al mantenimiento e ingeniería de aeronaves que se lleva a cabo en las zonas industriales de Madrid. Asimismo existen procedimientos más específicos que contemplan las actividades de carga, las instalaciones del servicio médico en Madrid y las contrataciones de bienes y servicios de la compañía. Estos certificados cubren la totalidad de los aspectos medioambientales significativos derivados de las actividades de Iberia en tierra.

Finalmente, la participación de Iberia en Grupos de Trabajo del sector nacionales e internacionales (CEOE, AEA e IATA), facilita a la compañía la identificación y adopción de los requerimientos emergentes en esta materia.



V.- Emergencias

Emergencias aeronáuticas.

Derivadas de su actividad como transportista aéreo, que incluyen daños a aeronaves, responsabilidad civil frente a terceros, pasajeros, asistencia en tierra, mantenimiento y carga, entre otros.

Estos riesgos son gestionados en primer lugar mediante el cumplimiento puntual de todas las directivas aeronáuticas en vigor relacionadas y, en segundo lugar, están cubiertos mediante pólizas contratadas con aseguradoras españolas de primer nivel y un reaseguro de máxima solvencia en los mercados internacionales para garantizar que los niveles de cobertura responden a las mejores prácticas del mercado mundial de transporte aéreo, superando en todo caso los requisitos exigidos por la Ley Española de Navegación Aérea y los Convenios Internacionales.

Iberia dispone de un amplio y exhaustivo Plan de Emergencias, regulado por una Norma General interna donde se relacionan e indican las responsabilidades del Comité de Emergencias y Grupos de Apoyo necesarios para proteger y salvaguardar la seguridad e integridad física de todos los posibles afectados y sus pertenencias, incluyendo las de los pasajeros, la Compañía y sus empleados.

Emergencias no aeronáuticas.

Iberia ha desarrollado, para todas las áreas de la Compañía un *Business Continuity Program*, donde se valora el impacto potencial que tiene la interrupción de cada actividad en el conjunto de las operaciones de la empresa, y se estipulan las acciones a seguir para recuperar la normalidad en un tiempo mínimo. Con tal fin, se ha realizado una evaluación de los riesgos y de las vulnerabilidades en las diferentes áreas, incluyendo la interrupción de las actividades habituales como consecuencia de catástrofes naturales u otras causas, y se han establecido las medidas de seguridad necesarias para reducir tanto la probabilidad de ocurrencia como las consecuencias para el desarrollo de la actividad en caso de materializarse el riesgo.

Adicionalmente a la cobertura económica de los riesgos derivados de la actividad transportista, Iberia mantiene un programa de seguros muy amplio que cubre riesgos más genéricos como daños a su patrimonio, flota de vehículos y equipos, mercancías y riesgos nucleares, además de garantizar la responsabilidad civil general y mantener pólizas del ramo de vida y accidentes, entre otros.

Riesgos asociados a la posible interrupción en el funcionamiento de las aplicaciones informáticas, algunas de ellas vitales para la prestación del servicio.

Cabe destacar como controles compensatorios el Centro Imagen y las Redes de Almacenamiento y backups así como la existencia del Plan General de Seguridad y del Plan de Recuperación frente a Desastres, todo ello con el objeto de impedir la interrupción de las actividades por potenciales fallos relacionados con los sistemas informáticos:

- El Centro Imagen consiste en un centro de proceso de datos alternativo capaz de garantizar en un tiempo mínimo la funcionalidad de las aplicaciones operativas críticas (entendiendo por tales, las de pasaje, despacho y seguimiento de vuelos, y aeropuertos) en caso de fallo del centro de proceso de datos principal.
- Las redes de Almacenamiento de Datos y backups replicados, permiten la recuperación de datos para continuar con la prestación del servicio, en caso de producirse incidentes que afecten a cualquiera de los entornos.
- El Plan General de Seguridad recoge los requerimientos de seguridad para los nuevos sistemas de información y actualiza, si aplica, la valoración de criticidad para aquellos que se encuentran en producción o sean dados de baja. Este conjunto de datos constituyen un flujo de entrada para el Plan de Recuperación frente a Desastres.
- El Plan de Recuperación frente a Desastres tiene como objetivo establecer los procedimientos tanto técnicos como organizativos que deben llevarse a cabo para restaurar, en el mínimo tiempo posible, el servicio ante un desastre en el Centro de Proceso de Datos, garantizando su correcto funcionamiento y asegurando en todo momento su adecuación a la plataforma tecnológica corporativa.

Riesgos asociados a la seguridad lógica de los sistemas y de la información contenida en los mismos.

Para este tipo de riesgos los principales controles compensatorios son:

- La Política de Seguridad, que incluye entre otros el establecimiento de mecanismos de identificación, autenticación y control de acceso a datos, la implantación de mecanismos de control de complejidad de contraseñas, la existencia de procedimientos de realización y gestión de copias de respaldo y recuperación, y la implantación de mecanismos de control de integridad y de registro de actividad en plataforma inviolable para los sistemas que lo requieran.



- Auditorías de Seguridad, como son las anti-hacking, o las exigidas por la normativa legal vigente en materia de protección de datos de carácter personal.
- El proceso continuo de elaboración y realización de planes de adecuación a las exigencias derivadas de la normativa legal vigente en materia de protección de datos de carácter personal y en lo referente a servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico.
- En Abril de 2009 Iberia ha obtenido la certificación ISO 27001 de su Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información, SGSI, en los procesos de su plataforma Web de venta electrónica, conocida como Iberia.com, que soporta las siguientes actividades de negocio:
 - Disponibilidad de plazas, reserva y venta electrónica de billetes
 - Generación de tarjetas de embarque, consulta de horarios de salidas y llegadas y otros servicios
 - Acceso a Iberia Plus y a proveedores de servicios de hoteles y coches.

Dicha certificación también incluye el Portal del Empleado, plataforma Web que soporta las actividades de negocio para la gestión de la información relativa a los servicios y obligaciones inherentes a la relación laboral entre la Compañía Iberia y sus empleados de tierra y vuelo.

Actualmente se están realizando las acciones necesarias para proceder a la ampliación del Alcance de ésta certificación ISO 27001 a sus Centros de Proceso de Datos.

- Adicionalmente, y con el objeto de minimizar el riesgo de fraude en las transacciones con Tarjetas de Crédito de nuestros clientes, Iberia está llevando a cabo un Proyecto de Adecuación y Cumplimiento del estándar PCI DSS (Payment Card Industry Data Security Standard) para obtener la certificación en el mismo.

D.2. Materialización de los riesgos, circunstancias que los han motivado y funcionamiento, en su caso, de los sistemas de control establecidos

Riesgos asociados a la crisis económica

Durante la actualización del Mapa de Riesgos llevada a cabo en 2009, se han identificado una serie de riesgos directamente relacionados con la crisis económica, en lo que se refiere a la situación del sector de transporte aéreo a escala mundial, el posible incremento de morosidad, y posibles dificultades de obtener algunos bienes y servicios. De hecho, durante 2009 se ha materializado el riesgo relacionado con la sobreoferta en el mercado de transporte y aunque ha tenido lugar en 2010, es de destacar la materialización parcial del riesgo de devaluación del bolívar.



La compañía puso en marcha un riguroso **Plan de Contingencia** con el objetivo de mantener la fortaleza financiera, reducir costes y defender los mercados principales, que también ha supuesto la reducción de las inversiones inicialmente previstas, salvo las relacionadas con la mejora del servicio al cliente.

En octubre se presentó el nuevo Plan Estratégico de Iberia, Plan 2012, con el objetivo de recuperar la rentabilidad en el negocio principal de transporte aéreo, para asegurar la viabilidad de la empresa y volver a los beneficios.

D.3. Órganos encargados de establecer y supervisar los dispositivos de control

Los órganos principales de decisión y gestión en materia de riesgos son:

- El Comité de Dirección, responsable de dirigir la Gestión de Riesgos.
- Los Propietarios de Riesgos, normalmente titulares de posiciones de Dirección o Alta Dirección, son los máximos responsables de gestionar los riesgos en el ámbito de su competencia, desarrollar los planes de acción para su control y su seguimiento.
- El Director de Auditoría Interna y Calidad, cuya responsabilidad en esta materia es la de coordinar la Gestión de Riesgos, y verificar los controles.
- La Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de Administración efectúa un seguimiento periódico del desarrollo y de los resultados del funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos.

D.4. Identificación y descripción de los procesos de cumplimiento de las distintas regulaciones que afectan a la Sociedad y su Grupo

Cada Dirección de la empresa es responsable del cumplimiento de la normativa aplicable al sector de la actividad que desarrolla. Específicamente, en cuanto al cumplimiento de las normas y recomendaciones de buen gobierno, es responsabilidad de la Directora de la Secretaría General, del Director Financiero y del Director de Auditoría Interna y Calidad, en los aspectos que a cada uno de ellos se les atribuye en la normativa de la sociedad.

E) JUNTA GENERAL

Todo lo referente a la constitución, celebración y adopción de acuerdos de la Junta General de Accionistas de Iberia se encuentra regulado en los Estatutos Sociales, en el Reglamento de la Junta General de la Sociedad y en la normativa legal aplicable.

El Reglamento de la Junta General de la Sociedad fue aprobado por la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2004 y modificado posteriormente en la Junta General de 30 de mayo de 2006 para adecuar su artículo 10 a las modificaciones producidas en esta materia en la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 19/2005, de 14 de noviembre, sobre la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España. El Reglamento ha sido comunicado a la CNMV, incluido en la página Web de la Sociedad e inscrito en el Registro Mercantil de conformidad con la legislación vigente.

E.1. Quórum de constitución de la Junta General establecidos en los Estatutos y diferencias con el régimen de mínimos previsto en la Ley de Sociedades Anónimas.

Establecen los Estatutos Sociales de Iberia que la Junta quedará validamente constituida en primera convocatoria, cuando los accionistas concurrentes, presentes o representados, posean, al menos, el 35% del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria, será válida la constitución de la Junta cuando concurren a la misma accionistas, presentes o representados, que posean al menos el 15% del capital suscrito con derecho a voto. El mínimo establecido por la Ley de Sociedades Anónimas para la adopción de los acuerdos es del 25% en primera convocatoria y sin límite mínimo en segunda convocatoria.



Los Estatutos Sociales de la compañía también exigen un quórum superior para que la Junta General pueda acordar válidamente la emisión de obligaciones, el aumento o la reducción del capital, la transformación, fusión o escisión de la Sociedad y, en general, cualquier modificación de los Estatutos Sociales, puesto que será necesaria, en primera convocatoria, la concurrencia de accionistas presentes o representados que posean, al menos, el 50% del capital suscrito con derecho a voto y en segunda convocatoria será suficiente la concurrencia del 31% de dicho capital. El mínimo establecido por la Ley de Sociedades Anónimas para la adopción de estos acuerdos es de 50% en primera convocatoria y de 25% en segunda convocatoria.

E.2. Régimen de adopción de los acuerdos sociales y diferencias con el régimen previsto en la Ley de Sociedades Anónimas.

Los acuerdos sociales se adoptan por mayoría, es decir, por los socios que representen la mayoría del capital presente o representado en la Junta General. Como excepción, en los Estatutos Sociales se prevé, al igual que en la Ley de Sociedades Anónimas, que cuando concurren accionistas que representen menos del 50% del capital suscrito con derecho a voto, los acuerdos a que se refiere el apartado anterior sólo podrán adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta.

E.3. Derechos de los accionistas en relación con las Juntas Generales, que sean distintos a los establecidos en la Ley de Sociedades Anónimas.

Derecho de asistencia.

Podrán asistir y ejercer su derecho al voto en la Junta General los accionistas que, de forma individualizada o agrupadamente con otros, sean titulares de 400 acciones siempre que las tengan inscritas en el correspondiente Registro con cinco días de antelación a su celebración.

Los accionistas que tengan este derecho podrán asistir a la reunión utilizando medios electrónicos, telemáticos u otros medios de comunicación a distancia, siempre que, por permitirlo el estado de la técnica, así lo acuerde el Consejo de Administración y por el procedimiento que éste determine.

En todo caso, los accionistas que ejerciten su derecho de voto a través de los medios de comunicación a distancia previstos en los Estatutos Sociales y en el Reglamento de la Junta, serán tenidos por presentes a efectos de constitución de la Junta.



Derecho de representación.

Todo accionista que tenga derecho de asistencia, podrá hacerse representar en la Junta General por medio de cualquier Administrador o por otro accionista con derecho de asistencia, utilizando la fórmula de delegación prevista por la Sociedad para cada Junta que se hará constar en la tarjeta de asistencia. La representación deberá obrar en poder de la Sociedad antes de la fecha de la celebración de la Junta en el plazo que se determine en la convocatoria.

El Reglamento de la Junta General establece las condiciones y requisitos de ejercicio del derecho de representación.

En todo caso, la representación podrá conferirse por escrito mediante la entrega del poder o mediante comunicación postal, electrónica, telemática o por cualquier otro medio de comunicación a distancia, siempre que se garantice debidamente la representación atribuida y la identidad del representado.

Esta facultad de representación se entiende sin perjuicio de lo establecido por la Ley para los casos de representación familiar, solicitud pública de representación y de otorgamiento de poderes generales.



Derecho de información.

Hasta el séptimo día anterior al previsto para la celebración de la Junta, los accionistas podrán solicitar de los administradores, las informaciones o aclaraciones que estimen precisas, o formular por escrito las preguntas que estimen pertinentes acerca de los asuntos comprendidos en el orden del día y acerca de la información accesible al público que se hubiera facilitado por la Sociedad a la Comisión Nacional del Mercado de Valores desde la celebración de la última Junta General. Los administradores están obligados a facilitar la información por escrito hasta el día de la celebración de la Junta General.

Durante la celebración de la Junta General, los accionistas de la Sociedad podrán solicitar verbalmente las informaciones o aclaraciones que consideren convenientes acerca de los asuntos comprendidos en el orden del día y, en caso de no ser posible satisfacer el derecho del accionista en ese momento, los administradores estarán obligados a facilitar esa información por escrito dentro de los siete días siguientes al de la terminación de la Junta.

Los administradores estarán obligados a proporcionar la información solicitada, salvo en los casos en que, a juicio del Presidente, la publicidad de los datos solicitados perjudique los intereses sociales. Esta excepción no procederá cuando la solicitud esté apoyada por accionistas que representen, al menos, la cuarta parte del capital desembolsado.

Asimismo, a partir de la convocatoria de la Junta General Ordinaria, cualquier accionista podrá obtener de la Sociedad, de forma inmediata y gratuita en el domicilio social, los documentos que han de ser sometidos a la aprobación de la misma y el informe de los auditores de cuentas.

Las obligaciones de información de los administradores se cumplirán a través de cualquier medio técnico, informático o telemático, que reúna las garantías de seguridad necesarias. A estos efectos la Sociedad dispone de una página web con la información correspondiente.

Funciones de la Junta.

Son facultades de la Junta General de Accionistas, dejando siempre a salvo lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley de Sociedades Anónimas, y no obstante poder resolver soberanamente sobre todos los asuntos sociales, las siguientes:

- A. Aprobar su propio Reglamento de funcionamiento, así como sus modificaciones posteriores.
- B. Examinar y aprobar las cuentas anuales, la propuesta sobre la aplicación de resultados y censurar la gestión social correspondiente a cada ejercicio, así como, en su caso, las cuentas consolidadas.
- C. Nombrar y reelegir a los Auditores de Cuentas, así como acordar su revocación en los casos legalmente permitidos.
- D. Nombrar, renovar y separar a los miembros del Consejo de Administración, así como examinar y aprobar su gestión, y ratificar o revocar los nombramientos provisionales de tales miembros efectuados por el propio Consejo de Administración en virtud de sus facultades de cooptación. En todo caso, se respetará el ejercicio del derecho de representación proporcional, si se ejercitare por los accionistas conforme a lo dispuesto en el artículo 137 de la Ley de Sociedades Anónimas.
- E. Aprobar la cuantía global máxima de la retribución anual que pueden percibir los administradores por todos los conceptos, en la forma prevista en el artículo 47 de los Estatutos Sociales.
- F. Aumentar o reducir el capital social, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, delegando, en su caso, en el Consejo de Administración, entre otras, la facultad de señalar, dentro de un plazo máximo conforme a dicha Ley, la fecha o fechas de su ejecución, pudiendo el Consejo hacer uso de dicha facultad, dando nueva redacción al artículo 5º de los Estatutos Sociales, o incluso abstenerse de su ejercicio en consideración a las circunstancias que pudiesen concurrir, informando de ello en la primera Junta General de Accionistas que se celebre, una vez transcurrido el plazo fijado para su ejecución, a fin de que la Junta decida, en su caso, lo procedente.
- G. Autorizar asimismo al Consejo de Administración para aumentar el capital social de conformidad con el artículo 153.1.b) de la Ley de Sociedades Anónimas. Cuando la Junta General delegue dicha facultad, podrá atribuir también la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente en relación a las emisiones de acciones que sean objeto de delegación, en los términos y con los requisitos establecidos por la Ley.
- H. Delegar en el Consejo de Administración las facultades propias, dentro de los límites establecidos en su caso por la Ley, así como, en especial, la de modificar el valor nominal de las acciones representativas del capital social, dando nueva redacción al artículo 6º de los Estatutos Sociales.
- I. Modificar los Estatutos de la Sociedad, así como confirmar o rectificar la interpretación que de los mismos haga el Consejo de Administración.
- J. Acordar la disolución, fusión, escisión y transformación de la Sociedad.
- K. Autorizar la adquisición derivativa de acciones propias de la Sociedad en los términos legalmente previstos.
- L. Aprobar los sistemas de retribución consistentes en la entrega de acciones o de derechos de opción sobre las mismas, así como cualquier otro sistema de retribuciones que esté referenciado al valor de las acciones, cualquiera que sea su beneficiario, en los términos previstos en la Ley de Sociedades Anónimas.
- M. Decidir sobre los asuntos que le sean sometidos por el Consejo de Administración quien, cuando a su juicio se den circunstancias o hechos excepcionales o extraordinarios que afecten a la Sociedad, órganos o accionariado, su estrategia o proyección en el mercado, sus programas y política de actuación, vendrá obligado a informar a la Junta General de Accionistas, convocándola para deliberar sobre las medidas procedentes que se sometan a su consideración dentro de la plenitud soberana de sus facultades.
- N. Pronunciarse sobre cualquier otro asunto reservado a la Junta por disposición legal o por los Estatutos Sociales.

Como es lógico, los Estatutos Sociales enumeran los derechos que, aunque quizás de forma menos sistemática, se encuentran recogidos en la Ley de Sociedades Anónimas.



E.4. Medidas adoptadas, en su caso, para fomentar la participación de los accionistas en las Juntas Generales.

Desde la privatización de la compañía, se ha hecho un esfuerzo por reforzar las áreas de la organización que tienen encomendada la función de relaciones con el accionista, creándose una Oficina de Atención al Accionista, integrada en la Dirección Financiera, y que tiene como objetivo principal mantener un cauce de comunicación que garantice que sus accionistas actuales y potenciales disponen de información clara y suficiente sobre la compañía. Se puede acceder a la misma en el domicilio social calle Velázquez, 130 - 28006 Madrid, por teléfono **91 587 75 74** y a través de la dirección de correo electrónico ***invesrel@iberia.es***.

A tal efecto se ha potenciado la página Web de la compañía en la parte dedicada a inversores y accionistas, donde se encuentra disponible, entre otras, toda la información corporativa y financiera del Grupo además de las presentaciones que regularmente se realizan a los analistas y/o medios (***www.iberia.com***).

Por otra parte, y con carácter previo a la Junta General, toda la información relativa a los puntos del Orden del Día se pone a disposición de los accionistas y se publica en la página Web de la compañía, atendándose también las solicitudes de información que, en relación con los asuntos del Orden del Día, los accionistas hagan llegar a la Oficina de Atención al Accionista. Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en la Ley y en los Estatutos de la Sociedad, los accionistas tienen derecho a partir de la convocatoria de la Junta a obtener de la Sociedad, de forma inmediata y gratuita los documentos que han de ser sometidos a la aprobación de la misma y, específicamente, el informe de los auditores de cuentas.

Asimismo, en la Junta General Ordinaria de Accionistas del año 2004, se aprobó la modificación de los Estatutos Sociales con el fin de posibilitar la implantación del sistema de voto a distancia, específicamente del voto electrónico, incorporando las facilidades que a tal efecto ofrecen las nuevas tecnologías. Este sistema ya fue implantado en las Juntas Generales de Accionistas celebradas el 26 de mayo de 2005, 30 de mayo de 2006, 30 de mayo de 2007, 29 de mayo de 2008 y 3 de junio de 2009. Las cinco convocatorias de Junta contaron con un alto índice de participación por parte de los accionistas. Así, en la Junta General de 2005, de 1.020 accionistas asistentes a la Junta, 738 lo hicieron a distancia, bien por correspondencia postal o por medios electrónicos. Un total de 138.979 acciones votaron a través del servicio electrónico. En la Junta de 2006 se incrementó el índice de participación a distancia, votando electrónicamente un total de 150.398 acciones. 79.886 acciones. En la Junta General de 2008 aumentó de nuevo la participación a través del servicio electrónico, votando por este medio un total de 118.697 acciones. En la Junta General de 2009 votaron electrónicamente un total de 65.706 acciones.

Con todo ello, unido asimismo a las facilidades que actualmente se dan para conferir la representación y la delegación del voto, se procura fomentar que el accionista participe en la Junta General de una manera informada para garantizar que la Junta General ejerza efectivamente las funciones que le son propias conforme a la Ley y a los Estatutos Sociales.



E.5. Presidente de la Junta con indicación de si coincide con el cargo de Presidente del Consejo de Administración y medidas que, en su caso, se adoptan para garantizar la independencia y el buen funcionamiento de la Junta General.

SI ☒NO ☐

La Junta será presidida por el Presidente del Consejo de Administración y, a falta de éste, por el Vicepresidente. En defecto de éstos, por su orden, la Junta será presidida por el Consejero de más edad entre los presentes.

La Junta del ejercicio 2009 fue presidida por el Presidente del Consejo de Administración, en ese momento el Sr. Conte.

E.6. Modificaciones introducidas, en su caso, durante el ejercicio en el Reglamento de la Junta General.

Durante el ejercicio 2009 el Reglamento de la Junta no ha sido modificado. El Reglamento de la Junta General fue aprobado por la Junta General Ordinaria de Accionistas de 24 de junio de 2004 y modificado durante el ejercicio 2006 a los efectos de adaptarlo a las modificaciones producidas en la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 19/2005, de 14 de noviembre, sobre la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España. Así, la Junta General de 30 de mayo de 2006 acordó modificar el artículo 10 de este Reglamento relativo al anuncio de convocatoria de la Junta.



E.7. Datos de asistencia en las Juntas Generales celebradas en el ejercicio.

Durante el ejercicio 2009 únicamente se ha celebrado una Junta General, que tuvo lugar el 3 de junio.

Junta General Ordinaria de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. celebrada el 3 de junio de 2009

A la Junta General de 2009, celebrada en segunda convocatoria, concurrieron:

	% presencia física	% en representación	% voto a distancia	TOTAL
JGA 3 de junio de 2009	44,4868%	6,420%	0,5452%	51,452%

Al capital concurrente en la Junta hay que añadir 27.898.271 acciones de autocartera que representan un capital nominal de 21.760.651 euros.



E.8. Acuerdos adoptados en las Juntas Generales celebradas en el ejercicio y porcentaje de votos con los que se ha adoptado cada acuerdo.

Fueron aprobados todos los puntos del Orden del Día de la Junta General de 3 de junio de 2009:

1. Examen y aprobación, en su caso, de las Cuentas Anuales y del Informe de Gestión de Iberia, L.A.E. y de su Grupo Consolidado de sociedades correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2008.
2. Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio 2008.
3. Examen y aprobación de la gestión desarrollada por el Consejo de Administración durante el ejercicio 2008.
4. Reección del Auditor de Cuentas de la Compañía y de su Grupo Consolidado de Sociedades para el ejercicio social correspondiente al año 2009.
5. Aprobación de la cuantía global máxima de las retribuciones de los Consejeros.
6. Autorización al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones de Iberia, L.A.E., directamente o a través de sociedades dominadas, dentro del plazo de 18 meses a contar desde el acuerdo de la Junta, dejando sin efecto la autorización acordada en la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de mayo de 2008.
7. Delegación de facultades en el Consejo de Administración, con facultades de sustitución, para la formalización, subsanación, inscripción, interpretación, desarrollo y ejecución de los acuerdos adoptados.

Votos emitidos en la Junta General de 3 de junio de 2009						
Orden del Día	Votos a favor	%	Votos en contra	%	Abstenciones	%
Punto 1	456.125.273	98,63	101.187	0,02	6.264.361	1,35
Punto 2	462.255.559	99,95	177.507	0,04	57.755	0,01
Punto 3	426.279.445	99,95	124.541	0,03	86.835	0,02
Punto 4	455.602.478	98,51	6.770.125	1,46	118.218	0,03
Punto 5	462.129.900	99,92	236.805	0,05	124.116	0,03
Punto 6	461.946.955	99,88	439.974	0,10	103.892	0,02
Punto 7	462.324.599	99,97	97.459	0,02	68.763	0,01

Se puede consultar en la página Web de la Sociedad "www.iberia.com" la relación de los acuerdos adoptados.

E.9. Número de acciones que son necesarias para asistir a la Junta General, indicando si existe al respecto alguna restricción estatutaria.

Son necesarias 400 acciones para concurrir y votar en Junta General, sin que los Estatutos restrinjan el derecho de voto con límite alguno.

E.10. Políticas seguidas por la Sociedad referente a las delegaciones de voto en la Junta General.

La facultad de representación y delegación de voto ha sido objeto de una regulación pormenorizada en el Reglamento de la Junta General aprobado en la Junta General Ordinaria de Accionistas de 24 de junio de 2004.

Los accionistas con derecho a asistir y votar en las Juntas Generales podrán hacerse representar en la Junta General por medio de cualquier administrador o por otro accionista con derecho de asistencia, utilizando la fórmula de delegación prevista por la Sociedad para cada Junta, que se hará constar en la tarjeta de asistencia u otro documento *ad hoc*, de conformidad con lo establecido en la Ley de Sociedades Anónimas y sin perjuicio de lo que dispone la Ley sobre representación legal y familiar.



La delegación podrá incluir asimismo aquellos puntos, que aunque no estén previstos en el orden del día de la convocatoria, sean tratados en la Junta por así permitirlo la Ley.

Para que sea válida la representación en otro accionista, la representación deberá ser aceptada por el representante. La representación realizada en el Presidente del Consejo de Administración o en otro de los Consejeros se presume aceptada por éstos.

En todo caso, la representación será especial para cada Junta. Dicho requisito no será de aplicación cuando el representante sea el cónyuge, ascendiente o descendiente del representado, ni tampoco cuando aquél ostente poder general conferido en documento público con facultades para administrar todo el patrimonio que tuviere el representado en territorio nacional.

La representación podrá conferirse por los siguientes medios:

- A. Mediante la entrega en soporte papel del escrito firmado en que se confiera la representación o de la tarjeta de asistencia a que se refiere el artículo 13 del Reglamento, debidamente cumplimentada al efecto y firmada por el accionista, en los términos establecidos por la Sociedad.
- B. A través de los medios de comunicación postal, electrónica, telemática o por cualquier otro medio de comunicación a distancia siempre que garanticen debidamente la representación atribuida y la identidad del representado. En particular, será admitida la representación otorgada por medios de comunicación electrónica o telemática cuando el documento electrónico en cuya virtud se confiere incorpore la firma electrónica reconocida empleada por el representado, u otra clase de firma que, mediante acuerdo adoptado al efecto con carácter previo, considere el Consejo de Administración que reúne adecuadas garantías de autenticidad y de identificación del accionista que confiere su representación. La representación conferida por estos medios se remitirá a la Sociedad por el procedimiento y en el plazo que determine el Consejo de Administración en el acuerdo de convocatoria de la Junta. Las representaciones otorgadas conforme a las especificaciones establecidas al efecto por la Sociedad serán plenamente eficaces, salvo causa de fuerza mayor que impida la válida recepción de las mismas.

La representación habrá de ser recibida en la Oficina de Atención al Accionista o por los servicios de asistencia a la Mesa de la Junta, con carácter previo a su celebración en el plazo que se determine en la convocatoria.

Las personas físicas accionistas que no se hallen en pleno goce de sus derechos civiles y las personas jurídicas accionistas podrán ser representadas por quienes ejerzan su representación legal, debidamente acreditada. Tanto en estos casos, como en el supuesto de que el accionista delegue voluntariamente su derecho de asistencia, no se podrá tener en la Junta más que un representante.

La representación voluntaria es siempre revocable. La asistencia del accionista a la Junta, física o a través de medios de comunicación a distancia, así como la que se derive del voto emitido por dichos medios supone la revocación de cualquier representación o delegación, cualquiera que sea la fecha de ésta. Fuera de estos casos, la revocación deberá ser expresa, recibirse por la Oficina de Atención al Accionista con anterioridad al inicio de la Junta General y ajustarse a los demás requisitos que establezca la Sociedad.

En el caso de que los propios administradores de la Sociedad, las entidades depositarias de los títulos o las encargadas del registro de anotaciones en cuenta soliciten la representación para sí o para otro y, en general, siempre que la solicitud se formule de forma pública, el documento en soporte papel o electrónico en que conste el poder deberá contener o llevar anejo el orden del día, así como la solicitud de instrucciones para el ejercicio del derecho de voto y la indicación del sentido en que votará el representante en caso de que no se impartan instrucciones precisas.

En los mismos casos, si la representación hubiera sido válidamente otorgada, de conformidad con la Ley y el presente Reglamento, pero no se incluyeran en la misma instrucciones para el ejercicio del voto o se suscitaran dudas sobre el destinatario o el alcance de la representación, se entenderá que la delegación se efectúa a favor del Presidente de la Junta General, se refiere a todas las propuestas que forman el Orden del Día de la Junta General y se pronuncia por el voto favorable a las mismas.



En el caso en que los administradores u otra persona hubieran formulado solicitud pública de representación, el administrador o la persona que la obtenga no podrá ejercitar el derecho de voto correspondiente a las acciones representadas en aquellos puntos del orden del día en los que se encuentre en conflicto de intereses y, en todo caso, respecto de las siguientes decisiones:

- su nombramiento o ratificación como administrador.
- su destitución, separación o cese como administrador.
- el ejercicio de la acción social de responsabilidad dirigida contra él.
- la aprobación o ratificación, cuando proceda, de operaciones de la sociedad con el administrador o la persona de que se trate, sociedades controladas por él o a las que represente o personas que actúen por su cuenta.

La misma regla será aplicable cuando la delegación incluya también aquellos puntos que, aún no estando dentro del orden del día, pueden ser votados en la Junta por permitirlo la Ley.

En estos casos, el accionista que confiere la representación podrá autorizar al representante, cuando se encuentre en situación de conflicto de intereses, para que designe a un Consejero o a otro accionista para que le sustituya.

En el caso del accionista que, habiendo delegado previamente el derecho de voto, transmita las acciones de modo tal que no conserve un mínimo de cuatrocientas (400) en el momento de cerrarse la lista de asistentes a la Junta, la delegación se considerará ineficaz, sin perjuicio de los derechos del accionista adquirente.

E.11. Indicar si la compañía tiene conocimiento de la política de los inversores institucionales de participar o no en las decisiones de la Sociedad.

Los accionistas institucionales participan a través de los cauces ordinarios en las decisiones de la Sociedad y de la Junta General, sin que a la compañía le conste que haya estrategias significativamente diferentes al resto del accionariado.

E.12. Dirección y modo de acceso al contenido de gobierno corporativo en su página Web.

Accedemos por "www.iberia.com", seleccionamos "*Información para accionistas e inversores*". Una vez seleccionado el idioma, pulsamos en el menú "*Gobierno Corporativo*", desde donde podemos acceder a información sobre la "*Junta General de Accionistas*" (Convocatoria, Orden del Día, Documentación -Informe Anual de Gobierno Corporativo entre otros- y Acuerdos Adoptados), "*Estatutos*" y "*Reglamentos*" (Reglamento del Consejo de Administración, Reglamento de la Junta General, Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores y Reglamento Interno de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento).



F) GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE GOBIERNO CORPORATIVO

A continuación se recuerdan las 58 recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno así como la expresión abreviada del grado de cumplimiento de la compañía de dichas recomendaciones.

1.- Que los Estatutos de las sociedades cotizadas no limiten el número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista, ni contengan otras restricciones que dificulten la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado.

Cumple ☒

Explique ☐

2.- Que cuando coticen la sociedad matriz y una sociedad dependiente ambas definan públicamente con precisión:

- a) Las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre ellas, así como las de la sociedad dependiente cotizada con las demás empresas del grupo;
- b) los mecanismos previstos para resolver los eventuales conflictos de interés que puedan presentarse.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

No aplicable ☐

3.- Que, aunque no lo exijan de forma expresa las Leyes mercantiles, se sometan a la aprobación de la Junta General de Accionistas las operaciones que entrañen una modificación estructural de la sociedad y, en particular, las siguientes:

- a) La transformación de sociedades cotizadas en compañías holding, mediante "filialización" o incorporación a entidades dependientes de actividades esenciales desarrolladas hasta ese momento por la propia sociedad, incluso aunque ésta mantenga el pleno dominio de aquéllas;
- b) La adquisición o enajenación de activos operativos esenciales, cuando entrañe una modificación efectiva del objeto social;
- c) Las operaciones cuyo efecto sea equivalente al de la liquidación de la sociedad.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

4.- Que las propuestas detalladas de los acuerdos a adoptar en la Junta General, incluida la información a que se refiere la recomendación 28, se hagan públicas en el momento de la publicación del anuncio de la convocatoria de la Junta.

Cumple ☒

Explique ☐



5.- Que en la Junta General se voten separadamente aquellos asuntos que sean sustancialmente independientes, a fin de que los accionistas puedan ejercer de forma separada sus preferencias de voto. Y que dicha regla se aplique, en particular:

- a) Al nombramiento o ratificación de Consejeros, que deberán votarse de forma individual;
- b) En el caso de modificaciones de Estatutos, a cada artículo o grupo de artículos que sean sustancialmente independientes.

Cumple ☐

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☒

Hasta ahora no se ha considerado necesario.

6.- Que las sociedades permitan fraccionar el voto a fin de que los intermediarios financieros que aparezcan legitimados como accionistas, pero actúan por cuenta de clientes distintos, puedan emitir sus votos conforme a las instrucciones de éstos.

Cumple ☒

Explique ☐

7.- Que el Consejo desempeñe sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispense el mismo trato a todos los accionistas y se guíe por el interés de la compañía, entendiendo como hacer máximo, de forma sostenida, el valor económico de la empresa. Y que vele asimismo para que en sus relaciones con los grupos de interés (stakeholders) la empresa respete las leyes y reglamentos; cumpla de buena fe sus obligaciones y contratos; respete los usos y buenas prácticas de los sectores y territorios donde ejerza su actividad; y observe aquellos principios adicionales de responsabilidad social que hubiera aceptado voluntariamente.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

8.- Que el Consejo asuma, como núcleo de su misión, aprobar la estrategia de la compañía y la organización precisa para su puesta en práctica, así como supervisar y controlar que la Dirección cumple los objetivos marcados y respeta el objeto e interés social de la compañía. Y que, a tal fin, el Consejo en pleno se reserve la competencia de aprobar:

- a) Las políticas y estrategias generales de la Sociedad, y en particular:
 - I) El Plan estratégico o de negocio, así como los objetivos de gestión y presupuesto anuales;
 - II) La política de inversiones y financiación;
 - III) La definición de la estructura del grupo de sociedades;
 - IV) La política de gobierno corporativo;
 - V) La política de responsabilidad social corporativa;
 - VI) La política de retribuciones y evaluación del desempeño de los altos directivos.
 - VII) La Política de control y gestión de riesgos, así como el seguimiento periódico de los sistemas internos de información y control.

VIII) La política de dividendos, así como la de autocartera y, en especial, sus límites.

b) Las siguientes decisiones:

I) A propuesta del primer ejecutivo de la compañía, el nombramiento y eventual cese de los altos directivos, así como sus cláusulas de indemnización.

II) La retribución de los Consejeros, así como, en el caso de los ejecutivos, la retribución adicional por sus funciones ejecutivas y demás condiciones que deban respetar sus contratos.

III) La información financiera que, por su condición de cotizada, la sociedad deba hacer pública periódicamente.

IV) Las inversiones u operaciones de todo tipo que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan carácter estratégico, salvo que su aprobación corresponda a la Junta General;

V) La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo.

c) Las operaciones que la sociedad realice con Consejeros, con accionistas significativos o representados en el Consejo, o con personas a ellos vinculados ("operaciones vinculadas"). Esta autorización no se entenderá, sin embargo, precisa en aquellas operaciones vinculadas que cumplan simultáneamente las tres condiciones siguientes:

1ª Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes;

2ª Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate;

3ª Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la sociedad.

Se recomienda que el Consejo apruebe las operaciones vinculadas previo informe favorable del Comité de Auditoría o, en su caso, de aquel otro al que se hubiera encomendado esa función; y que los Consejeros a los que afecten, además de no ejercer ni delegar su derecho de voto, se ausenten de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ellas.

Se recomienda que las competencias que aquí se atribuyen al Consejo lo sean con carácter indelegable, salvo las mencionadas en las letras b) y c), que podrán ser adoptadas por razones de urgencia por la Comisión Delegada, con posterior ratificación por el Consejo en pleno.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

9.- Que el Consejo tenga la dimensión precisa para lograr un funcionamiento eficaz y participativo, lo que hace aconsejable que su tamaño no sea inferior a cinco ni superior a quince miembros

Cumple ☒

Explique ☐



10.- Que los Consejeros Externos Dominicales e Independientes constituyan una amplia mayoría del Consejo y que el número de Consejeros Ejecutivos sea el mínimo necesario, teniendo en cuenta la complejidad del grupo societario y el porcentaje de participación de los Consejeros Ejecutivos en el capital social.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

11.- Que si existiera algún Consejero Externo que no pueda ser considerado Dominical ni Independiente, la sociedad explique tal circunstancia y sus vínculos, ya sea con la sociedad o sus directivos, ya con sus accionistas.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐No aplicable ☐

12.- Que dentro de los Consejeros Externos, la relación entre el número de Consejeros Dominicales y el de Independientes refleje la proporción existente entre el capital de la sociedad representado por los Consejeros Dominicales y el resto de capital. Este criterio de proporcionalidad estricta podrá atenuarse, de forma que el peso de los Dominicales sea mayor que el que correspondería al porcentaje total de capital que representen:

1º En sociedades de elevada capitalización en las que sean escasas o nulas las participaciones accionariales que tengan legalmente la consideración de significativas, pero existan accionistas, con paquetes accionariales de elevado valor absoluto.

2º Cuando se trate de sociedades en las que exista una pluralidad de accionistas representados en el Consejo, y que no tengan vínculos entre sí.

Cumple ☒Explique ☐

13.- Que el número total de Consejero Independientes represente al menos un tercio del total de Consejeros.

Cumple ☒Explique ☐

14.- Que el carácter de cada Consejero se explique por el Consejo ante la Junta General de Accionistas que deba efectuar o ratificar su nombramiento, y se confirme o, en su caso, revise anualmente en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, previa verificación por la Comisión de Nombramientos. Y que en dicho Informe también se expliquen las razones por las cuales se haya nombrado Consejeros Dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial sea inferior al 5% del capital; y se expongan las razones por las que no se hubieran atendido, en su caso, peticiones formales de presencia en el Consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial sea igual o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado Consejero Dominicales.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

15.- Que cuando sea escaso o nulo el número de consejeras, el Consejo explique los motivos y las iniciativas adoptadas para corregir tal situación; y que, en particular, la Comisión de Nombramientos vele para que al proveerse nuevas vacantes:

- a) Los procedimientos de selección no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de consejeras;
- b) La compañía busque deliberadamente, e incluya entre los potenciales candidatos, mujeres que reúnan el perfil profesional buscado.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☐Explique ☒No aplicable ☐

Actualmente no hay ninguna Consejera en el Consejo de Administración de la compañía. La selección de todos los miembros del Consejo se ha efectuado de manera objetiva, atendiendo a su prestigio, conocimientos y experiencia profesional, sin que en dichos procesos de selección haya habido sesgos implícitos que hayan obstaculizado el nombramiento de Consejeras.

El cargo de Secretario del Consejo, no Consejero, está ocupado por una mujer desde el año 2001, quien, entre otras funciones, se encarga de velar por el cumplimiento de las normas y recomendaciones de buen gobierno.

16.- Que el Presidente, como responsable del eficaz funcionamiento del Consejo, se asegure de que los Consejeros reciban con carácter previo información suficiente; estimule el debate y la participación activa de los Consejeros durante las sesiones del Consejo, salvaguardando su libre toma de posición y expresión de opinión; y organice y coordine con los presidentes de las Comisiones relevantes la evaluación periódica del Consejo, así como, en su caso, la del Consejero Delegado o primer ejecutivo.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

17.- Que, cuando el Presidente del Consejo sea también el primer ejecutivo de la sociedad, se faculte a uno de los Consejeros Independientes para solicitar la convocatoria del Consejo o la inclusión de nuevos puntos en el orden del día; para coordinar y hacerse eco de las preocupaciones de los Consejeros Externos; y para dirigir la evaluación por el Consejo de su Presidente.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☐Explique ☒No aplicable ☐

La Sociedad no ha facultado expresamente a uno de los Consejeros Independientes para tomar estas iniciativas, si bien, el Reglamento del Consejo de Administración, en su artículo 9.1, sí permite que un mínimo de cuatro Consejeros puedan solicitar la convocatoria del Consejo. Tomando en cuenta que el Consejo de Administración se compone de cuatro Consejeros Independientes, esta medida prevista en el Reglamento del Consejo es un contrapeso adecuado a las facultades del Presidente-primer ejecutivo.

18.- Que el Secretario del Consejo, vele de forma especial para que las actuaciones del Consejo:

- a) Se ajusten a la letra y al espíritu de las Leyes y sus reglamentos, incluidos los aprobados por los organismos reguladores;
- b) Sean conformes con los Estatutos de la sociedad y con los Reglamentos de la Junta, del Consejo y demás que tenga la compañía;
- c) Tengan presentes las recomendaciones sobre buen gobierno contenidas en este Código Unificado que la compañía hubiera aceptado.

Y que, para salvaguardar la independencia, imparcialidad y profesionalidad del Secretario, su nombramiento y cese sean informados por la Comisión de Nombramientos y aprobados por el pleno del Consejo; y que dicho procedimiento de nombramiento y cese conste en el Reglamento del Consejo.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

19.- Que el Consejo se reúna con la frecuencia precisa para desempeñar con eficacia sus funciones, siguiendo el programa de fechas y asuntos que establezca al inicio del ejercicio, pudiendo cada Consejero proponer otros puntos del orden del día inicialmente no previstos.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

20.- Que las inasistencias de los Consejeros se reduzcan a casos indispensables y se cuantifiquen en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Y que si la representación fuera imprescindible, se confiera con instrucciones.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

21.- Que cuando los Consejeros o el Secretario manifiesten preocupaciones sobre alguna propuesta o, en el caso de los Consejeros, sobre la marcha de la compañía y tales preocupaciones no queden resueltas en el Consejo, a petición de quien las hubiera manifestado se deje constancia de ellas en el acta.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

No aplicable ☐

22.- Que el Consejo en pleno evalúe una vez al año:

- a) La calidad y eficacia del funcionamiento del Consejo;
- b) Partiendo del informe que le eleve la Comisión de Nombramientos, el desempeño de sus funciones por el Presidente del Consejo y por el primer ejecutivo de la compañía;
- c) El funcionamiento de sus Comisiones, partiendo del informe que éstas le eleven.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐



23.- Que todos los Consejeros puedan hacer efectivo el derecho a recabar la información adicional que juzguen precisa sobre asuntos de la competencia del Consejo. Y que, salvo que los Estatutos o el Reglamento del Consejo establezcan otra cosa, dirijan su requerimiento al Presidente o al Secretario del Consejo.

Cumple ☒Explique ☐

24.- Que todos los Consejeros tengan derecho a obtener de la sociedad el asesoramiento preciso para el cumplimiento de sus funciones. Y que la sociedad arbitre cauces adecuados para el ejercicio de este derecho, que en circunstancias especiales podrá incluir el asesoramiento externo con cargo a la empresa.

Cumple ☒Explique ☐

25.- Que las sociedades establezcan un programa de orientación que proporcione a los nuevos Consejeros un conocimiento rápido y suficiente de la empresa, así como de sus reglas de gobierno corporativo. Y que ofrezcan también a los Consejeros programas de actualización de conocimientos cuando las circunstancias lo aconsejen.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☒Explique ☐

Las diferentes áreas de la Sociedad proporcionan a todos los Consejeros nueva información suficiente para que puedan tener un conocimiento rápido y suficiente de la empresa.

26.- Que las sociedades exijan que los Consejeros dediquen a su función el tiempo y esfuerzo necesarios para desempeñarla con eficacia y, en consecuencia:

- a) Que los Consejeros informen a la Comisión de Nombramientos de sus restantes obligaciones profesionales, por si pudieran interferir con la dedicación exigida;
- b) Que las sociedades establezcan reglas sobre el número de Consejos de los que puedan formar parte sus Consejeros.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☒Explique ☐

Todos los Consejeros informan puntualmente a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de sus restantes obligaciones profesionales, su participación en otros Consejos de Administración y cualquier situación de conflicto de interés.

La Sociedad no ha considerado necesario establecer reglas sobre el número de Consejos de los que pueden formar parte sus Consejeros.

27.- Que la propuesta de nombramiento o reelección de Consejeros que se eleven por el Consejo a la Junta General de Accionistas, así como su nombramiento provisional por cooptación, se aprueben por el Consejo:

- a) A propuesta de la Comisión de Nombramientos, en el caso de Consejeros Independientes.
- b) Previo informe de la Comisión de Nombramientos, en el caso de los restantes Consejeros.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

28.- Que las sociedades hagan pública a través de su página web, y mantengan actualizada, la siguiente información sobre sus consejeros:

- a) Perfil profesional y biográfico;
- b) Otros Consejos de administración a los que pertenezcan, se trate o no de sociedades cotizadas;
- c) Indicación de la categoría de Consejero a la que pertenezca según corresponda, señalándose, en el caso de Consejeros Dominicales, el accionista al que representen o con quien tengan vínculos.
- d) Fecha de su primer nombramiento como Consejero en la sociedad, así como de los posteriores, y;
- e) Acciones de la compañía, y opciones sobre ella, de las que sea titular.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

29.- Que los Consejeros Independientes no permanezcan como tales durante un periodo continuado superior a 12 años.

Cumple ☒

Explique ☐

30.- Que los Consejeros Dominicales presenten su dimisión cuando el accionista a quien representen venda íntegramente su participación accionarial. Y que también lo hagan, en el número que corresponda, cuando dicho accionista rebaje su participación accionarial hasta un nivel que exija la reducción del número de sus Consejeros Dominicales.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

31.- Que el Consejo de Administración no proponga el cese de ningún Consejero Independiente antes del cumplimiento del período estatutario para el que hubiera sido nombrado, salvo cuando concurra justa causa, apreciada por el Consejo previo informe de la Comisión de Nombramientos. En particular, se entenderá que existe causa justa cuando el Consejero hubiera incumplido los deberes inherentes a su cargo o incurrido en alguna de las circunstancias descritas en el epígrafe 5 del apartado III de definiciones de este Código.

También podrá proponerse el cese de Consejeros Independientes de resultados de Ofertas Públicas de Adquisición, fusiones u otras operaciones societarias similares que supongan un cambio en la estructura de capital de la sociedad cuando tales cambios en la estructura del Consejo vengán propiciados por el criterio de proporcionalidad señalado en la Recomendación 12.

Cumple ☒Explique ☐

32.- Que las sociedades establezcan reglas que obliguen a los Consejeros a informar y, en su caso, dimitir en aquellos supuestos que puedan perjudicar al crédito y reputación de la sociedad y, en particular, les obliguen a informar al Consejo de las causas penales en las que aparezcan como imputados, así como de sus posteriores vicisitudes procesales.

Que si un Consejero resultara procesado o se dictara contra él auto de apertura de juicio oral por alguno de los delitos señalados en el artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas, el Consejo examine el caso tan pronto como sea posible y, a la vista de sus circunstancias concretas, decida si procede o no que el Consejero continúe en su cargo. Y que de todo ello el Consejo de cuenta, de forma razonada, en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

33.- Que todos los Consejeros expresen claramente su oposición cuando consideren que alguna propuesta de decisión sometida al Consejo pueda ser contraria al interés social. Y que otro tanto hagan, de forma especial los Independientes y demás Consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de interés, cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el Consejo.

Y que cuando el Consejo adopte decisiones significativas o reiteradas sobre las que el Consejero hubiera formulado serias reservas, éste saque las conclusiones que procedan y, si optara por dimitir, explique las razones en la carta a que se refiere la recomendación siguiente. Esta recomendación alcanza también al Secretario del Consejo, aunque no tenga la condición de Consejero.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐No aplicable ☐

34.- Que cuando, ya sea por dimisión o por otro motivo, un Consejero cese en su cargo antes del término de su mandato, explique las razones en una carta que remitirá a todos los miembros del Consejo. Y que, sin perjuicio de que dicho cese se comunique como hecho relevante, del motivo del cese se dé cuenta en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☒Explique ☐No aplicable ☐

Los ceses habidos durante el ejercicio fueron por renuncia voluntaria y se explicaron las razones en el Consejo de Administración donde se presentaron las renunciaciones respectivas. Estas fueron comunicadas como hechos relevantes y se da cuenta de ellas en el Informe Anual de Gobierno Corporativo

35.- Que la política de retribuciones aprobada por el Consejo se pronuncie como mínimo sobre las siguientes cuestiones:

- a) Importe de los componentes fijos, con desglose, en su caso, de las dietas por participación en el Consejo y sus Comisiones y una estimación de la retribución fija anual a la que den origen;
- b) Conceptos retributivos de carácter variable, incluyendo, en particular:
 - I) Clases de Consejeros a los que se apliquen, así como explicación de la importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a los fijos;
 - II) Criterios de evaluación de resultados en los que se base cualquier derecho a una remuneración en acciones, opciones sobre acciones o cualquier componente variable;
 - III) Parámetros fundamentales y fundamento de cualquier sistema de primas anuales (bonus) o de otros beneficios no satisfechos en efectivo;
 - IV) Una estimación del importe absoluto de las retribuciones variables a las que dará origen el plan retributivo propuesto, en función del grado de cumplimiento de las hipótesis u objetivos que tome como referencia.
- c) Principales características de los sistemas de previsión (por ejemplo, pensiones complementarias, seguros de vida y figuras análogas), con una estimación de su importe o coste anual equivalente.
- d) Condiciones que deberán respetar los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como Consejeros Ejecutivos, entre las que se incluirán:
 - I) Duración;
 - II) Plazos de preaviso; y
 - III) Cualesquiera otras cláusulas relativas a primas de contratación, así como indemnizaciones o blindajes por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el Consejero Ejecutivo.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

36.- Que se circunscriban a los Consejeros Ejecutivos las remuneraciones mediante entrega de acciones de la sociedad o de sociedades del grupo, opciones sobre acciones o instrumentos referenciados al valor de la acción, retribuciones variables ligadas al rendimiento de la sociedad o sistemas de previsión.

Esta recomendación no alcanzará a la entrega de acciones, cuando se condicione a que los Consejeros las mantengan hasta su cese como Consejero.

Cumple ☒

Explique ☐



37.- Que la remuneración de los Consejeros Externos sea la necesaria para retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad que el cargo exija; pero no tan elevada como para comprometer su independencia.

Cumple ☒

Explicar ☐

38.- Que las remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad tomen en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo y minoren dichos resultados.

Cumple ☐

Explicar ☐

No aplicable ☒

39.- Que en caso de retribuciones variables, las políticas retributivas incorporen las cautelas técnicas precisas para asegurar que tales retribuciones guardan relación con el desempeño profesional de sus beneficiarios y no derivan simplemente de la evolución general de los mercados o del sector de actividad de la compañía o de otras circunstancias similares.

Cumple ☒

Explicar ☐

No aplicable ☐

40.- Que el Consejo someta a votación de la Junta General de Accionistas, como punto separado del orden del día, y con carácter consultivo, un informe sobre la política de retribuciones de los Consejeros. Y que dicho informe se ponga a disposición de los accionistas, ya sea de forma separada o de cualquier otra forma que la sociedad considere conveniente.

Dicho informe se centrará especialmente en la política de retribuciones aprobada por el Consejo para el año en curso, así como, en su caso, la prevista para los años futuros. Abordará todas las cuestiones a que se refiere la Recomendación 35, salvo aquellos extremos que puedan suponer la revelación de información comercial sensible. Hará hincapié en los cambios más significativos de tales políticas sobre la aplicada durante el ejercicio pasado al que se refiera la Junta General. Incluirá también un resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones en dicho ejercicio pasado.

Que el Consejo informe, asimismo, del papel desempeñado por la Comisión de Retribuciones en la elaboración de la política de retribuciones y, si hubiera utilizado asesoramiento externo, de la identidad de los consultores externos que lo hubieran prestado.

Cumple ☐

Cumple Parcialmente ☐

Explicar ☒

Anualmente y, con motivo de la celebración de la Junta General Ordinaria, se pone a disposición de accionistas e inversores el Informe de Gobierno Corporativo en el que se informa ampliamente sobre el sistema de retribuciones de los miembros del Consejo de Administración.

41.- Que la Memoria detalle las retribuciones individuales de los Consejeros durante el ejercicio e incluya:

- a) El desglose individualizado de la remuneración de cada Consejero, que incluirá, en su caso:
- I) Las dietas de asistencia u otras retribuciones fijas como Consejero;
 - II) La remuneración adicional como Presidente o miembro de alguna Comisión del Consejo.
 - III) Cualquier remuneración en concepto de participación en beneficios o primas, y la razón por la que se otorgaron;
 - IV) Las aportaciones a favor del Consejero a planes de pensiones de aportación definida; o el aumento de derechos consolidados del Consejero, cuando se trate de aportaciones a planes de prestación definida;
 - V) Cualesquiera indemnizaciones pactadas o pagadas en caso de terminación de sus funciones;
 - VI) Las remuneraciones percibidas como Consejero de otras empresas del grupo;
 - VII) Las retribuciones por el desempeño de funciones de alta dirección de los Consejeros Ejecutivos;
 - VIII) Cualquier otro concepto retributivo distinto de los anteriores, cualquiera que sea su naturaleza o la entidad del grupo que lo satisfaga, especialmente cuando tenga la consideración de operación vinculada o su omisión distorsione la imagen fiel de las remuneraciones totales percibidas por el Consejero.
- b) El desglose individualizado de las eventuales entregas a consejeros de acciones, opciones sobre acciones o cualquier otro instrumento referenciado al valor de la acción, con detalle de:
- I) Número de acciones u opciones concedidas en el año, y condiciones para su ejercicio;
 - II) Número de opciones ejercidas durante el año, con indicación del número de acciones afectas y el precio de ejercicio;
 - III) Número de opciones pendiente de ejercitar a final de año, con indicación de su precio, fecha y demás requisitos de ejercicio;
 - IV) Cualquier modificación durante el año de las condiciones de ejercicio de opciones ya concedidas.
- c) Información sobre la relación, en dicho ejercicio pasado, entre la retribución obtenida por los Consejeros Ejecutivos y los resultados u otras medidas de rendimiento de la sociedad.

Cumple ☐

Cumple Parcialmente ☒

Explique ☐

La Sociedad proporciona en su Informe Anual de Gobierno Corporativo información detallada sobre las retribuciones de los miembros del Consejo de Administración atendiendo a los siguientes criterios:

- **Retribuciones por conceptos de los miembros del Consejo de Administración** (retribución fija, dietas, retribución en especie, seguros, etc.)
- **Retribución por clases de Consejeros.**
- **Retribución de los Administradores Ejecutivos en su condición de altos directivos de la Sociedad:** actualmente existen dos Consejeros Ejecutivos, el Presidente y el Consejero Delegado. La información relativa a sus remuneraciones en su condición de altos directivos de la sociedad se ofrecen de manera individualizada en este informe.

42.- Que cuando exista Comisión Delegada o Ejecutiva (en adelante, "Comisión Delegada"), la estructura de participación de las diferentes categorías de Consejeros sea similar a la del propio Consejo y su Secretario sea el del Consejo.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐No aplicable ☐

43.- Que el Consejo tenga siempre conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión Delegada y que todos los miembros del Consejo reciban copia de las actas de las sesiones de la Comisión Delegada.

Cumple ☒Explique ☐No aplicable ☐

44.- Que el Consejo de Administración constituya en su seno, además del Comité de Auditoría exigido por la Ley del Mercado de Valores, una Comisión, o dos Comisiones separadas, de Nombramientos y Retribuciones.

Que las reglas de composición y funcionamiento del Comité de Auditoría y de la Comisión o comisiones de Nombramientos y Retribuciones figuren en el Reglamento del Consejo, e incluyan las siguientes:

- a) Que el Consejo designe los miembros de estas Comisiones, teniendo presentes los conocimientos, aptitudes y experiencia de los Consejeros y los cometidos de cada Comisión; deliberare sobre sus propuestas e informes; y ante él hayan de dar cuenta, en el primer pleno del Consejo posterior a sus reuniones, de su actividad y responder del trabajo realizado.
- b) Que dichas Comisiones estén compuestas exclusivamente por Consejeros Externos, con un mínimo de tres. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la asistencia de Consejeros Ejecutivos o altos directivos, cuando así lo acuerden de forma expresa los miembros de la Comisión.
- c) Que sus Presidentes sean Consejeros Independientes.
- d) Que puedan recabar asesoramiento externo, cuando lo consideren necesario para el desempeño de sus funciones.
- e) Que de sus reuniones se levante acta, de la que se remitirá copia a todos los miembros del Consejo.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☒Explique ☐

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento está presidida por el Sr. Fernández Norniella, calificado como "Otros Consejeros Externos". La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está presidida por el Sr. Pont, Consejero Dominical. Ambos Consejeros son Externos y han sido nombrados Presidentes en las respectivas Comisiones por su experiencia y trayectoria profesional.

45.- Que la supervisión del cumplimiento de los códigos internos de conducta y de las reglas de gobierno corporativo se atribuya a la Comisión de Auditoría, a la Comisión de Nombramientos, o, si existieran de forma separada, a las de Cumplimiento o Gobierno Corporativo.

Cumple ☒Explique ☐

46.- Que los miembros del Comité de Auditoría, y de forma especial su Presidente, se designen teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos.

Cumple ☒Explique ☐

47.- Que las sociedades cotizadas dispongan de una función de auditoría interna que, bajo la supervisión del Comité de Auditoría, vele por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno.

Cumple ☒Explique ☐

48.- Que el responsable de la función de auditoría interna presente al Comité de Auditoría su plan anual de trabajo; le informe directamente de las incidencias que se presenten en su desarrollo; y le someta al final de cada ejercicio un informe de actividades.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

49.- Que la política de control y gestión de riesgos identifique al menos:

- a) Los distintos tipos de riesgo (operativos, tecnológicos, financieros, legales, reputacionales.) a los que se enfrenta la sociedad, incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance;
- b) La fijación del nivel de riesgo que la sociedad considere aceptable;
- c) Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados, en caso de que llegaran a materializarse;
- d) Los sistemas de información y control interno que se utilizarán para controlar y gestionar los citados riesgos, incluidos los pasivos contingentes o riesgos fuera de balance.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐

50.- Que corresponda al Comité de Auditoría:

1º En relación con los sistemas de información y control interno:

- a) Supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera relativa a la sociedad y, en su caso, al grupo, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.
- b) Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.
- c) Velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.
- d) Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si se considera apropiado, anónima las irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa.

2º En relación con el auditor externo:

- a) Elevar al Consejo las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución del auditor externo, así como las condiciones de su contratación.
- b) Recibir regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, y verificar que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.
- c) Asegurar la independencia del auditor externo y, a tal efecto:
 - I) Que la sociedad comunique como hecho relevante a la CNMV el cambio de auditor y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido
 - II) Que se asegure de que la sociedad y el auditor respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor y, en general, las demás normas establecidas para asegurar la independencia de los auditores;
 - III) Que en caso de renuncia del auditor externo examine las circunstancias que la hubieran motivado.
- d) Que en el caso de grupos, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran.

Cumple ☐Cumple Parcialmente ☒Explique ☐

Se cumple la recomendación, salvo en lo relativo a la existencia de un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y anónima las irregularidades financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa. No se ha considerado necesario hasta la fecha.

51.- Que el Comité de Auditoría pueda convocar a cualquier empleado o directivo de la sociedad, e incluso disponer que comparezcan sin presencia de ningún otro directivo.

Cumple ☒Explique ☐

52.- Que el Comité de Auditoría informe al Consejo, con carácter previo a la adopción por éste de las correspondientes decisiones, sobre los siguientes asuntos señalados en la Recomendación 8:

a) La información financiera que, por su condición de cotizada, la sociedad deba hacer pública periódicamente. El Comité debiera asegurarse de que las cuentas intermedias se formulan con los mismos criterios contables que las anuales y, a tal fin, considerar la procedencia de una revisión limitada del auditor externo.

b) La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo.

c) Las operaciones vinculadas, salvo que esa función de informe previo haya sido atribuida a otra Comisión de las de supervisión y control.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

53.- Que el Consejo de Administración procure presentar las cuentas a la Junta General sin reservas ni salvedades en el informe de auditoría y que, en los supuestos excepcionales en que existan, tanto el Presidente del Comité de Auditoría como los auditores expliquen con claridad a los accionistas el contenido y alcance de dichas reservas o salvedades.

Cumple ☒

Cumple Parcialmente ☐

Explique ☐

54.- Que la mayoría de los miembros de la Comisión de Nombramientos - o de Nombramientos y Retribuciones, si fueran una sola - sean Consejeros Independientes.

Cumple ☐

Explique ☒

No Aplicable ☐

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está compuesta por tres Consejeros, uno de ellos Dominical, uno Independiente y uno catalogado como "*Otros Consejeros Externos*". Dicha composición se considera adecuada para garantizar el funcionamiento adecuado de la Comisión

55.- Que correspondan a la Comisión de Nombramientos, además de las funciones indicadas en las Recomendaciones precedentes, las siguientes:

a) Evaluar las competencias, conocimientos y experiencia necesarios en el Consejo, definir, en consecuencia, las funciones y aptitudes necesarias en los candidatos que deban cubrir cada vacante, y evaluar el tiempo y dedicación precisos para que puedan desempeñar bien su cometido.

b) Examinar u organizar, de la forma que se entienda adecuada, la sucesión del Presidente y del primer ejecutivo y, en su caso, hacer propuestas al Consejo, para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y bien planificada.

- c) Informar los nombramientos y ceses de altos directivos que el primer ejecutivo proponga al Consejo.
 d) Informar al Consejo sobre las cuestiones de diversidad de género señaladas en la Recomendación 14 de este Código.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐No aplicable ☐

56.- Que la Comisión de Nombramientos consulte al Presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los Consejeros Ejecutivos.

Y que cualquier Consejero pueda solicitar de la Comisión de Nombramientos que tome en consideración, por si los considera idóneos, potenciales candidatos para cubrir vacantes de Consejero.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐No aplicable ☐

57.- Que corresponda a la Comisión de Retribuciones, además de las funciones indicadas en las Recomendaciones precedentes, las siguientes:

a) Proponer al Consejo de Administración:

I) La política de retribución de los Consejeros y altos directivos;

II) La retribución individual de los Consejeros Ejecutivos y las demás condiciones de sus contratos.

III) Las condiciones básicas de los contratos de los altos directivos.

b) Velar por la observancia de la política retributiva establecida por la sociedad.

Cumple ☒Cumple Parcialmente ☐Explique ☐No aplicable ☐

58.- Que la Comisión de Retribuciones consulte al Presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los Consejeros Ejecutivos y altos directivos.

Cumple ☒Explique ☐No aplicable ☐

G) OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

A continuación se facilita la información que el artículo 116 bis de la Ley del Mercado de Valores requiere sea incluida en el Informe de Gestión de la Sociedad y, que no ha sido objeto de tratamiento en los apartados precedentes:

G.1. Poderes de los miembros del Consejo de Administración y, en particular, los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones

El Consejo de Administración tiene encomendadas las facultades que le atribuye el Reglamento del Consejo de Administración en su artículo 3. Dichas facultades se encuentran delegadas con carácter permanente en el Presidente del Consejo y en la Comisión Ejecutiva, salvo las que el Consejo ha de ejercer directamente por imperativo legal o estatutario.

En particular, los miembros del Consejo de Administración de Iberia no tienen poderes para emitir o recomprar acciones.



G.2. Acuerdos significativos que haya celebrado la sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos, excepto cuando su divulgación resulte seriamente perjudicial para la sociedad. Esta excepción no se aplicará cuando la sociedad esté obligada legalmente a dar publicidad a esta información

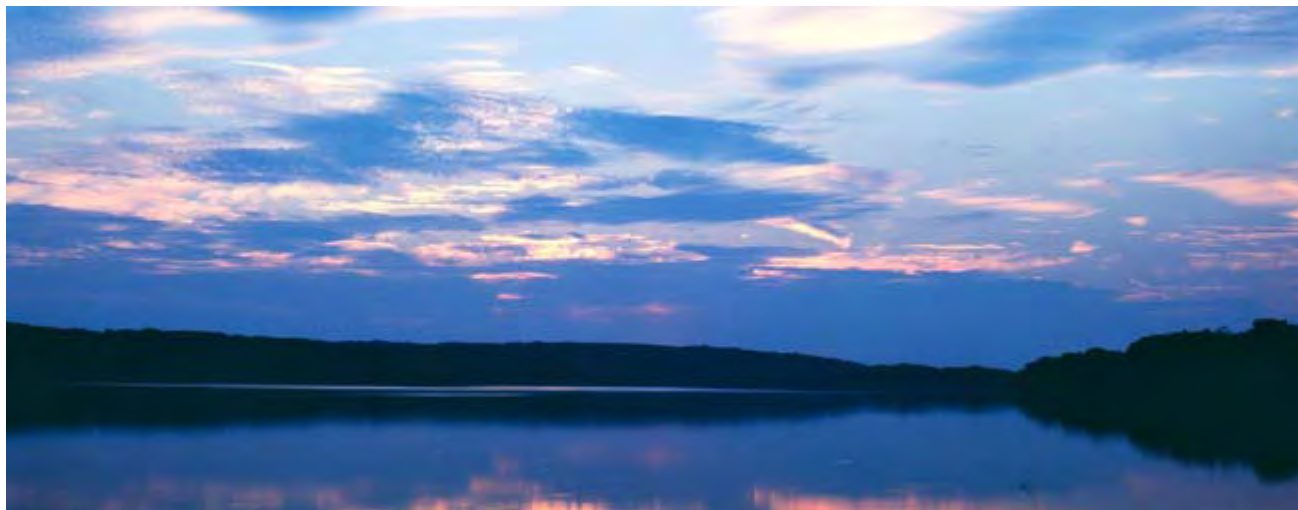
En supuestos de OPA, determinadas licencias y autorizaciones administrativas así como los contratos de la alta dirección y algunos contratos con proveedores o financieros, requerirían, en su caso, novación contractual. El más relevante de dichos contratos es el Acuerdo con Amadeus.

Amadeus Global Travel Distribution, S.A. (en adelante, Amadeus), es una compañía multinacional de tecnología de la información, cuyos servicios están destinados a cubrir las necesidades de marketing, ventas y distribución de la industria mundial de viajes y turismo.

Iberia mantiene un acuerdo con Amadeus, en virtud del cual la compañía utiliza el sistema de distribución global (GDS) que gestiona y explota Amadeus para llevar a cabo la comercialización de sus vuelos. El GDS de Amadeus es el más importante para Iberia, por volumen de reservas, entre los distintos sistemas empleados por la compañía.

El contrato estándar firmado por Iberia y Amadeus incluye una cláusula que establece lo siguiente: en caso de que el partícipe (Iberia) adquiera o asuma el control de otra entidad dedicada al transporte aéreo, o se fusione o sea adquirida o llegue a estar controlada por otra persona o entidad dedicada al transporte aéreo, que no sea la que tiene la propiedad o el control del partícipe a la firma del acuerdo, entonces Amadeus tendrá la opción de dar por finalizado el contrato sin ninguna obligación, excepto todas aquellas responsabilidades asumidas por cada parte antes de la terminación del acuerdo.

Por último, los instrumentos de cobertura de riesgos de tipo de cambio y tipo de interés que utiliza la compañía incluyen cláusulas estándar, habituales en este tipo de contratos internacionales, que podrían llevar a la renegociación de algunos parámetros del instrumento financiero en caso de cambio en el control de la Sociedad.



ANEXO

INFORME DE ACTIVIDADES DE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CUMPLIMIENTO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE IBERIA, L.A.E.

EJERCICIO 2009

I.- Marco Normativo

De conformidad con las crecientes exigencias en materia de Gobierno Corporativo, los Estatutos Sociales de Iberia, L.A.E., aprobados en abril de 2001, establecieron que el Consejo de Administración de la Sociedad contaría con una Comisión de Auditoría y Cumplimiento para asistir al Consejo en la supervisión, tanto de los estados financieros, como del ejercicio de la función de control de la Sociedad. En consecuencia, el Consejo de Administración de 5 de abril de 2001 creó una Comisión de Auditoría y Cumplimiento integrada exclusivamente por Consejeros Externos. Se configuró como un órgano interno del Consejo de Administración, sin funciones ejecutivas, con facultades de información, propuesta y asesoramiento.

Con fecha de 28 de febrero de 2002, el Consejo aprobó el Reglamento de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que determina los principios de actuación de la Comisión, así como las reglas básicas de su organización y funcionamiento.

Posteriormente, la entrada en vigor de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, *sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero* ("Ley Financiera") impuso como obligatoria la existencia de Comités de Auditoría en las Sociedades Cotizadas y estableció las funciones mínimas que ha de tener dicho Comité.

En consecuencia, en Iberia, se hizo preciso adaptar los Estatutos Sociales a los nuevos requerimientos de la Ley Financiera relativos a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, lo que se hizo en la Junta General de Accionistas celebrada el 12 de junio de 2003, acordándose modificar los artículos 53 y 54 de los Estatutos Sociales y ampliar las funciones de la Comisión. Una vez modificados los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, acordó, en su reunión de 24 de julio de 2003, adaptar el Reglamento Interno de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento. Esta norma interna se encuentra a disposición de los accionistas e inversores en la página Web de la Sociedad (www.iberia.com)

Finalmente, a finales del año 2003, el Consejo de Administración de Iberia tomó la decisión de otorgar una especial relevancia a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de conformidad con las recomendaciones de buen gobierno y en línea con la evaluación del funcionamiento realizada por la propia Comisión tras dos años de experiencia. Con esa finalidad, el Consejo acordó ampliar el número de miembros de la Comisión, pasando de tres Vocales a cuatro, manteniendo el carácter de Consejeros Externos todos ellos, y la propia Comisión decidió intensificar las actividades de su competencia.

II.- Composición

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento estará compuesta por el número de miembros que designe el Consejo de Administración en cada momento, con un mínimo de tres y un máximo de cinco.

Le corresponde también al Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, elegir de entre sus miembros a los Vocales de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que habrán de ser necesariamente Consejeros Externos. El Consejo de Administración tratará de mantener un equilibrio razonable en su composición entre los Consejeros Dominicales y los Consejeros Independientes. Los miembros de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento deberán tener la dedicación, capacidad y experiencia necesarias para desempeñar su función.

Corresponderá también al Consejo de Administración la separación de los Vocales de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que estarán obligados a cesar, en cualquier caso, cuando lo hagan en su condición de Consejeros. Las vacantes que se produzcan serán cubiertas con la mayor brevedad por el Consejo de Administración.



El Consejo de Administración designará dentro de los miembros de la Comisión, y previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, al Presidente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, así como a su Secretario. El Reglamento de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento establece que tal designación debe recaer en el Secretario del Consejo de Administración.

El nombramiento del Presidente requerirá un quórum de asistencia de las dos terceras partes de los componentes del Consejo de Administración, así como el voto favorable, de al menos, dos tercios de sus miembros, debiendo ser sustituido el Presidente cada cuatro años, pudiendo ser reelegido una vez transcurrido el plazo de un año desde su cese.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad, el Presidente será sustituido por el Vocal de mayor edad de los concurrentes, y el Secretario, en su caso, por el Vocal de menor edad.

En mayo de 2005, se llevó a cabo una modificación de la composición de todas las Comisiones asesoras, que afectó también a la de Auditoría y Cumplimiento. Con ello se pretendía, dar alternancia en el cargo de Presidentes de Comisión a otros Consejeros Externos, toda vez que ya llevaban 4 años en el cargo, así como renovar parcialmente a los vocales.

Posteriormente, en su reunión de 23 de enero de 2008, el Consejo de Administración llevó a cabo una reestructuración de todas sus Comisiones. Dicha reestructuración supuso la renovación de todos los miembros de la Comisión de Auditoría, siendo todos ellos Consejeros Externos en cumplimiento de las recomendaciones de gobierno corporativo.

A 31 de diciembre de 2009, la composición de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento es la siguiente:

Cargo	Miembros	Carácter
Presidente	D. José Manuel Fernández Norniella	Otros Consejeros Externos
Vocales	D. José B. Terceiro Lomba	Externo Independiente
	D. Alberto Recarte García-Andrade (INMOGESTIÓN Y PATRIMONIOS, S.A.)	Externo Dominical
	D. Jorge Pont Sánchez	Externo Dominical
Secretaría	Dña. Lourdes Máiz Carro	Secretaría del Consejo

III.- Competencias

El principal cometido de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento es asistir al Consejo de Administración en sus funciones de vigilancia y control de la Sociedad mediante la revisión periódica del cumplimiento de las disposiciones legales y normas internas aplicables a la Compañía en materia de estados financieros y de buen gobierno.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne el Consejo, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento estudiará, revisará e informará en relación con las siguientes materias:

- Informar en la Junta General de Accionistas sobre las cuestiones que en ella planteen los accionistas en materia de su competencia.
- Proponer al Consejo, para su sometimiento a la Junta General, la designación del Auditor Externo, las condiciones de contratación, el alcance del mandato profesional y, en su caso, la revocación o no renovación del mismo. Supervisar el cumplimiento del contrato de auditoría, procurando que la opinión sobre las cuentas anuales y los contenidos principales del informe de auditoría sean redactados de forma clara y precisa.
- Mantener las relaciones con el Auditor de Cuentas para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éste, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como recibir información y mantener con el Auditor de Cuentas las comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas técnicas de auditoría.

- D. Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores, evaluar los resultados de cada auditoría y las respuestas del equipo de gestión a sus recomendaciones y mediar en los casos de discrepancias entre aquéllos y éste en relación con los principios y criterios aplicables en la preparación de los estados financieros.
- E. Revisar las cuentas de la Sociedad, vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados.
- F. Seguir el funcionamiento de los procedimientos y manuales de control financiero interno adoptados por la Sociedad, comprobar su cumplimiento y revisar la designación y sustitución de sus responsables.
- G. Supervisar los servicios de auditoría interna en el caso de que exista dicho órgano dentro de la empresa.
- H. Examinar el cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en Materias relativas a los Mercados de Valores, del Reglamento Interno de Funcionamiento de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y, en general, de las reglas de gobierno de la Compañía y hacer las propuestas necesarias para su mejora. En particular, corresponde a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento recibir información y, en su caso, emitir informe sobre medidas disciplinarias a los Altos Directivos de la Compañía.
- I. Considerar las sugerencias que le hagan llegar el Presidente, los miembros del Consejo, los Altos Directivos o los accionistas de la Sociedad, así como informar y formular propuestas al Consejo de Administración sobre medidas que considere oportunas en la actividad de auditoría y en el resto de las que tuviera asignadas, así como en materia de cumplimiento de las normas legales sobre información a los mercados y transparencia y exactitud de la misma.

En particular, el Reglamento Interno de Funcionamiento de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento destaca específicamente que la Comisión de Auditoría y Cumplimiento velará por el puntual cumplimiento de las instrucciones vigentes en materia de información de hechos relevantes, de conformidad con lo previsto en el Reglamento Interno de Conducta en Materias Relativas a los Mercados de Valores, proponiendo las medidas precisas para asegurar que la información financiera trimestral, semestral, anual y cualquiera otra que la prudencia exija poner a disposición de los mercados, se elabore con arreglo a los mismos principios, criterios y prácticas profesionales con que se elaboran las cuentas anuales y que goce de la misma fiabilidad que esta última. Asimismo, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento propondrá cuantos actos y medidas sean precisos para asegurar la transparencia de la Sociedad ante los mercados financieros, promover una correcta formación de los precios de las acciones de la Sociedad y de sus filiales, supervisar las informaciones públicas periódicas de carácter financiero y desarrollar cuantas funciones vengan impuestas por el carácter de sociedad cotizada de la compañía.

IV.- Funcionamiento

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento se reunirá al menos, una vez cada tres meses en sesión ordinaria, y siempre que sea convocada por su Presidente a iniciativa propia o a solicitud de dos o más de sus miembros. Asimismo se reunirá en todo caso cuando el Consejo solicite la emisión de informes, la presentación de propuestas o la adopción de acuerdos en el ámbito de sus funciones.

Corresponderá al Presidente la facultad ordinaria de convocar la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de formar el Orden del Día de sus reuniones y de dirigir los debates. La convocatoria incluirá siempre el Orden del Día de la sesión y se acompañará de la información relevante debidamente resumida y preparada para que los miembros de la Comisión puedan cumplir con sus funciones. Asimismo, será válida la constitución de la Comisión sin previa convocatoria si se hallan presentes todos los Vocales y aceptan por unanimidad la celebración de la Comisión.

Las sesiones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento tendrán lugar normalmente en el domicilio social pero también podrán celebrarse en cualquier otro que determine el Presidente y señale la convocatoria.

La Comisión deliberará sobre las cuestiones contenidas en el Orden del Día y también sobre todas aquéllas que el Presidente determine o la mayoría de los Vocales presentes o representados propongan aunque no estuvieran incluidos en el mismo.



Los acuerdos adoptados por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento en el ámbito de sus funciones de informe, asesoramiento y propuesta serán válidos y no necesitarán ratificación posterior del Consejo de Administración. En todo caso, la Comisión deberá informar al Consejo de Administración, en la primera reunión de éste posterior a la sesión de la Comisión, de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas en sus sesiones.

Los Vocales de la Comisión se hallan investidos de las más amplias facultades para recabar información sobre cualquier aspecto de la compañía, examinar sus libros, registros, documentos e inspeccionar todas sus instalaciones, siempre que así lo exija el desempeño de sus funciones.

Asimismo, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento podrá requerir la asistencia a sus sesiones de los Auditores de Cuentas de la Sociedad, y de cualquier miembro del equipo directivo o del personal de la Sociedad que fuera requerido a tal fin, quien estará obligado a asistir a las reuniones prestando su colaboración y el acceso a la información de que disponga.

La Comisión tendrá asimismo la facultad de proponer al Consejo de Administración la contratación, con cargo a la Sociedad, de los asesores legales, contables, técnicos, financieros, comerciales o de cualquier otra índole, que consideren necesarios con el fin de ser auxiliados en el ejercicio de sus funciones cuando se trate de problemas concretos de cierto relieve y complejidad ligados al ejercicio de su cargo.

El ejercicio de las facultades contempladas en los dos puntos anteriores se canalizará a través del Presidente o de la Secretaria del Consejo de Administración, quienes atenderán las solicitudes de la Comisión, facilitándole directamente la información, ofreciéndole los interlocutores apropiados o arbitrando cuantas medidas sean necesarias para procurar la información solicitada o la participación de los asesores indicados.

V.- Actividades durante el año 2009

Durante el ejercicio 2009, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento ha celebrado trece

A las sesiones de la Comisión asisten regularmente los Directores de quienes dependen el área de contabilidad y de auditoría interna, así como aquellos otros directivos de la compañía que tienen conocimiento o responsabilidad en los asuntos comprendidos en el Orden del Día y su presencia se ha considerado conveniente por el Presidente de la Comisión. Del área de seguimiento de las normas y recomendaciones de Gobierno Corporativo se responsabiliza la Secretaria del Consejo que, a su vez, lo es de la Comisión. La presencia de estos directivos ha proporcionado a la Comisión una adecuada información para el conocimiento de las cuestiones a tratar.

Asimismo, a la mayoría de estas reuniones asisten los Auditores Externos de la Sociedad, cuya relación con el Consejo de Administración se articula a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Información financiera

La Comisión ha dedicado, en primer lugar, especial atención a la revisión de las cuentas anuales de la Sociedad y del Grupo con anterioridad a la formulación de cuentas por el Consejo de Administración. A tal fin, la Comisión ha recibido la documentación y mantenido reuniones con el Director de Control y Administración, encargado de la contabilidad de la compañía, para conocer, con antelación suficiente, el proceso de elaboración y consolidación de los estados financieros y de las cuentas anuales individuales y consolidadas, comprobar su adecuación a la normativa y principios contables aplicables y asegurar, por tanto, el procedente reflejo en dichos estados de la situación patrimonial y financiera de la Sociedad y del Grupo.

Así, en las sesiones del primer trimestre del 2009, la Comisión examinó los estados financieros de la compañía correspondientes al ejercicio 2008 con ayuda de los Auditores Externos, y, como consecuencia de ello, acordó elevar al Consejo de Administración de marzo la propuesta del Balance, de la Cuenta de Resultados y Memoria, así como del Informe de Gestión, de Iberia, L.A.E., y del Grupo Consolidado, correspondientes al ejercicio 2008, a efectos de su formulación por el Consejo, así como la propuesta de aplicación de resultados que se sometería a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad de 3 de junio de 2009.



El rigor de la compañía en los procesos de elaboración de los estados financieros y el seguimiento cuidadoso de las normas y los principios contables aplicables han permitido la emisión de un informe de auditoría sin salvedades, por cuanto que las Cuentas reflejaban fiel y adecuadamente la situación real de la compañía, contenían la información necesaria y suficiente para su comprensión, explicaban con claridad los riesgos existentes y se habían elaborado siguiendo los principios y normas contables generalmente aceptados.

En cuanto al Balance, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y Memoria consolidados, así como Informe de Gestión de Iberia, L.A.E. y del Grupo Consolidado correspondientes al ejercicio 2008, la Comisión, ha analizado la documentación correspondiente en varias sesiones del 2008 y 2009 con ayuda de los Auditores Externos, con el objeto de poder informar en la sesión correspondiente las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión y elevar las Cuentas al Consejo a efectos de su formulación. El informe de auditoría también ha sido, un año más, sin salvedades.

De otra parte, en las sesiones de febrero y marzo de 2009, la Comisión analizó el borrador de Informe Anual de Gobierno Corporativo y la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, correspondientes al ejercicio 2008, que fueron informados favorablemente.

Auditor de Cuentas

La Comisión propuso la reelección del Auditor de Cuentas (Deloitte, S.L.), cuyo mandato anterior vencía en el ejercicio 2009. El Consejo de Administración acordó, por su parte, someter dicha propuesta a la Junta General celebrada el 3 de junio de 2009, que la aprobó con validez de un año.

La Comisión se ha reunido en nueve ocasiones con el Auditor de Cuentas durante el ejercicio 2009. En dichas reuniones se han mantenido sesiones de trabajo destinadas a obtener información detallada sobre la planificación y el avance de sus trabajos y ha dedicado, además, especial atención al análisis pormenorizado con el Auditor de Cuentas del informe de auditoría correspondiente a las cuentas de los años 2008 y 2009. En particular hay que destacar que el Consejo de 25 de agosto de 2009 formuló cuentas del primer semestre, en las que los auditores realizaron la revisión consistente en la realización de unos procedimientos acordados. Como resultado de la revisión realizada, los Auditores informaron a la Comisión que no observaron la necesidad de realizar modificaciones en los saldos de los Estados Financieros resumidos consolidados correspondientes al primer semestre del ejercicio 2009. En consecuencia, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento acordó, por unanimidad, informar favorablemente los Estados Financieros Semestrales resumidos e Informe de Gestión Intermedio correspondientes al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2009.

Los honorarios en concepto de auditorías realizadas por Deloitte, S.L. a las cuentas de la Sociedad y de las compañías de su Grupo ascendieron a **528.684 €**. Además en la Memoria Anual del ejercicio 2009 se recogen los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia por el auditor principal y por otras entidades vinculadas al mismo, debiendo destacarse que dichos servicios profesionales realizados en el ejercicio 2009 no entran en conflicto con la actividad de auditoría, respetándose escrupulosamente las reglas de incompatibilidad establecidas en la Ley Financiera. Han tenido por objeto básicamente la colaboración en el análisis de operaciones corporativas. Los trabajos distintos de los de auditoría han sido realizados por un socio distinto al responsable de la auditoría.

Ejercicio 2009

	Iberia, L.A.E.	Otras sociedades del Grupo	Total
Importe otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	351	-	351
Importe trabajos distintos de los de auditoría / Importe total facturado por la firma de auditoría (%)	42,73%	-	39,87%

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento entiende que no existen razones objetivas que permitan cuestionar la independencia del Auditor de Cuentas de la compañía.



Auditoría Interna

En el mes de diciembre de 2003, a propuesta de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, se procedió a reorganizar la estructura y funciones del órgano directivo responsable de la función de auditoría interna, con el objeto de dotarle de una mayor relevancia dentro de la organización y que su responsable dependa directamente del Presidente de la compañía.

En mayo de 2004 se aprobó la Norma de la Función de Auditoría Interna que define la función de auditoría interna como una actividad independiente y objetiva de aseguramiento y consulta, que se concibe para agregar valor y mejorar las operaciones de la Empresa ayudando a cumplir sus objetivos estratégicos, mediante la aportación de un enfoque sistemático y disciplinado. Para ello, el método utilizado consiste en evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos, de control interno y de las áreas de gobierno corporativo en colaboración con la Secretaría del Consejo.

El Director de Auditoría Interna y Calidad ha participado en cinco sesiones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, a lo largo de las cuales ha presentado la actualización del Mapa de Riesgos de la compañía y del Procedimiento de la Gestión de Riesgos, así como el seguimiento del Plan de Auditoría del ejercicio 2008 y el Plan de Auditoría para el ejercicio 2009.

El Plan de Auditoría anual incluye, entre otras, las siguientes actividades:

- Revisión de las diferentes áreas de la Empresa para comprobar que se están cumpliendo las normas y procedimientos internos vigentes.
- Verificación y análisis de los sistemas de control interno contables y operativos.
- Revisión de los controles destinados a la protección de los activos de la Empresa.
- Identificación, si fueran detectadas, de las oportunidades de mejora en el curso de sus revisiones operativas.
- Supervisión del cumplimiento de las normas internas de gobierno corporativo.

Cumplimiento de las reglas de Gobierno Corporativo

La Comisión ha efectuado un control permanente sobre el grado de cumplimiento de las normas y recomendaciones de Gobierno Corporativo efectuando recomendaciones cuando así lo ha estimado necesario.

En el ejercicio 2005 se incorporó la implantación del voto y delegación electrónicos en la Junta General. Este sistema de votación y delegación electrónica se ha puesto a disposición de los accionistas nuevamente con motivo de las Juntas Generales de 2006, 2007, 2008 y 2009, dado el grado de participación de los accionistas a través de los mismos.

Asimismo la Comisión ha estudiado el Código Unificado de Buen Gobierno, con el objeto de ir adecuando las prácticas de la compañía a las recomendaciones contenidas en el mismo. Como consecuencia de este estudio, en mayo de 2008 el Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, procedió a modificar su Reglamento con el objeto de adecuarlo a dichas recomendaciones.

La Comisión considera que el grado de seguimiento de las normas y recomendaciones de buen gobierno es muy alto por parte de la compañía.

El presente Informe ha sido aprobado por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento en su sesión celebrada el 18 de febrero de 2010, con el voto favorable de todos sus miembros.





IBERIA LÍNEAS DE ESPAÑA, S.A.



Deloitte S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España
Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

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., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2009 y la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo 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 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.

De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas de balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2009. Con fecha 27 de febrero de 2009 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2008 en el que expresamos una opinión favorable.

De acuerdo con la legislación vigente, la Sociedad, como cabecera de Grupo, está obligada, al cumplir determinados requisitos, a formular separadamente cuentas anuales consolidadas, preparadas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, sobre las que, con esta misma fecha, emitimos nuestro informe de auditoría en el que expresamos una opinión favorable. El efecto de la consolidación y de la aplicación de las mencionadas normas, en comparación con las cuentas individuales adjuntas, se detalla en la nota 4.5 de la memoria adjunta.

En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2009 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 2009 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación y que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2009 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre la situación de la misma, 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 2009. 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.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. N° S0692

José Manuel Rodríguez
25 de febrero de 2010

Deloitte S.L. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 13.650, sección 8ª, folio 188, hoja M-54414, inscripción 96ª. C.I.E.: B-79104469.
Domicilio social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1, Torre Picasso, 28020, Madrid.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu







**Cuentas
Anuales**

IBERIA LÍNEAS DE ESPAÑA, S.A.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2009 Y 2008

Millones de euros

ACTIVO	Notas	31-12-09	31-12-08	PASIVO	Notas	31-12-09	31-12-08
ACTIVO NO CORRIENTE:		2.338	2.438	PATRIMONIO NETO:	10	1.504	1.525
Inmovilizado intangible	4.1	50	53	FONDOS PROPIOS			
Inmovilizado material	5	1.031	1.111	Capital		743	743
Flota aérea		713	773	Prima de emisión		120	120
Otro inmovilizado material		318	338	Reservas		1.058	1.058
Inversiones en empresas del grupo y asociadas	7	130	44	Acciones propias		(64)	(64)
Instrumentos de patrimonio		124	44	Resultado del ejercicio		(281)	25
Créditos a empresas		6	-	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR			
Inversiones financieras a largo plazo	6.1	490	635	Activos financieros disponibles para la venta		(62)	(80)
Instrumentos de patrimonio		267	245	Operaciones de cobertura	8	(10)	(277)
Créditos a terceros		76	93	PASIVO NO CORRIENTE:		1.758	1.791
Derivados		4	70	Provisiones a largo plazo	11	1.235	1.309
Otros activos financieros		143	227	Deudas a largo plazo	12	301	403
Activos por impuesto diferido	13	637	595	Pasivos por impuesto diferido	13	7	1
ACTIVO CORRIENTE:		2.682	3.176	Periodificaciones a largo plazo	4.10	215	78
Activos no corrientes mantenidos para la venta	5	19	21	PASIVO CORRIENTE:		1.758	2.298
Existencias	4.7	215	224	Deudas a corto plazo	12	295	639
Repuestos de flota		170	176	Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo	16	10	9
Otras existencias		45	48	Anticipos de clientes	4.10	390	394
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9	480	589	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		1.062	1.243
Inversiones financieras a corto plazo	6.2	1.085	1.748	Proveedores y acreedores varios		774	942
Créditos a empresas		31	34	Proveedores, empresas del Grupo y asociadas		23	19
Derivados	8	55	79	Remuneraciones pendientes de pago		147	158
Otros activos financieros		999	1.635	Deudas con las Administraciones Públicas	13	118	124
Periodificaciones de activo a corto plazo		10	13	Periodificaciones a corto plazo		1	13
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	4.5	873	581	TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		5.020	5.614
Tesorería		40	58				
Otros activos líquidos equivalentes	6.2	833	523				
TOTAL ACTIVO		5.020	5.614				

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2009.



CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

Millones de euros

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
OPERACIONES CONTINUADAS:			
Importe neto de la cifra de negocios	15.1	4.212	5.188
Trabajos realizados por la empresa para su activo		14	15
Aprovisionamientos	15.3	(1.409)	(1.864)
Otros ingresos de explotación	15.2	158	233
Ingresos accesorios, subvenciones y otros de gestión corriente		154	198
Otros ingresos de explotación no recurrentes		4	35
Gastos de personal	15.4	(1.339)	(1.313)
Sueldos y salarios y asimilados		(1.041)	(995)
Cargas sociales		(298)	(318)
Otros gastos de explotación	15.5	(1.988)	(2.133)
Amortización del inmovilizado	4.1 y 5	(175)	(198)
Excesos de provisiones	11	55	44
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	5	(3)	24
Deterioros y pérdidas		1	(3)
Resultados por enajenaciones y otros		(4)	27
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		(475)	(4)
Ingresos financieros	15.6	64	137
Gastos financieros	15.7	(40)	(52)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros		4	(28)
Diferencias de cambio	14	(17)	(1)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	7	21	(26)
RESULTADO FINANCIERO		32	30
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(443)	26
Impuestos sobre beneficios	13	162	(1)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(281)	25
RESULTADO DEL EJERCICIO		(281)	25

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009



ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

A) ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS

Millones de euros

	Notas	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
RESULTADO DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (I)		(281)	25
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto:			
Por valoración de instrumentos financieros			
Activos financieros disponibles para la venta	6.1.1	25	(114)
Por cobertura de flujos de efectivo	8	-	(335)
Efecto impositivo		(7)	135
TOTAL INGRESOS Y (GASTOS) IMPUTADOS DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO (II)		18	(314)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias:			
Por cobertura de flujos de efectivo	8	382	66
Efecto impositivo		(115)	(20)
TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (III)		267	46
TOTAL INGRESOS Y (GASTOS) RECONOCIDOS (I+II+III)		4	(243)

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio 2009



B) ESTADOS TOTALES DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

Millones de euros

	Capital	Prima de emisión	Reserva legal	Otras reservas	Acciones propias	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Total
SALDO AL INICIO DEL EJERCICIO 2008	743	120	148	745	(19)	323	(89)	1.971
Total de ingresos y (gastos) reconocidos	-	-	-	-	-	25	(268)	(243)
Aplicación del resultado del ejercicio 2007								
A reservas	-	-	1	164	-	(165)	-	-
A dividendos	-	-	-	-	-	(158)	-	(158)
Operaciones con acciones propias (neto)	-	-	-	-	(45)	-	-	(45)
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2008	743	120	149	909	(64)	25	(357)	1.525
Ajustes por cambios de criterio	-	-	-	(25)	-	-	-	(25)
SALDO AJUSTADO AL INICIO DEL AÑO 2009	743	120	149	884	(64)	25	(357)	1.500
Total de ingresos y (gastos) reconocidos	-	-	-	-	-	(281)	285	4
Aplicación del resultado del ejercicio 2008								
A reservas	-	-	-	25	-	(25)	-	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2009	743	120	149	909	(64)	(281)	(72)	1.504

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado total de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2009



ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO DE LOS EJERCICIOS 2009 Y 2008

Millones de euros

	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN:	(273)	40
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(443)	26
Ajustes al resultado	157	120
Amortización del inmovilizado	175	198
Correcciones valorativas por deterioro	(3)	25
Variación de provisiones	72	52
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	4	(24)
Resultados por bajas y enajenación de instrumentos financieros	(21)	-
Ingresos financieros	(64)	(137)
Gastos financieros	39	52
Diferencias de cambio	17	-
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(4)	5
Otros ingresos y gastos	(58)	(51)
Cambios en el capital corriente	74	(50)
Existencias	17	(26)
Deudores y otras cuentas a cobrar	98	133
Otros activos corrientes	3	(35)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(68)	(181)
Otros pasivos corrientes	(6)	11
Otros activos y pasivos no corrientes	30	48
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(61)	(56)
Pagos de intereses	(16)	(26)
Cobros de dividendos	1	1
Cobros de intereses	104	136
Cobros (pagos) por Impuesto sobre beneficios	14	(30)
Otros cobros (pagos)	(164)	(137)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:	(174)	(381)
Pagos por inversiones	(276)	(533)
Empresas del Grupo y asociadas	(65)	(56)
Inmovilizado intangible	(17)	(20)
Inmovilizado material	(107)	(127)
Otros activos financieros	(53)	(425)
Otros activos	(34)	95
Cobros por desinversiones	102	152
Inmovilizado material	37	106
Otros activos financieros	61	46
Activos no corrientes mantenidos para venta	4	-
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN:	39	(301)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	(45)
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio	-	(46)
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio	-	1
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	39	(98)
Emisión de deudas con entidades de crédito	125	56
Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	(86)	(154)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-	(158)
Dividendos	-	(158)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	(6)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(414)	(642)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio (*)	2.160	2.802
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio (*)	1.746	2.160

Las Notas 1 a 19 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo del ejercicio 2009

(*) La Sociedad considera como efectivo o equivalentes los importes incluidos en el epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" y los saldos correspondientes a depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés incluidos en el epígrafe "Otros activos financieros-Inversiones financieras a corto plazo" (Nota 6.2. de la Memoria adjunta).



IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

MEMORIA DEL EJERCICIO 2009

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se dedica principalmente al transporte aéreo de pasajeros y mercancías y desarrolla, adicionalmente, otras actividades complementarias entre las que destacan por su importancia, la asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y el mantenimiento de aeronaves.

Como transportista de pasajeros y mercancías es un operador con una amplia red, atendiendo a tres mercados fundamentales: España, Europa y América.

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

El domicilio social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. está situado en Madrid, y desde abril de 2001 las acciones de la Sociedad cotizan en los cuatro mercados bursátiles españoles.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. es cabecera de un grupo de entidades dependientes, y de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Iberia del ejercicio 2008 fueron formuladas por los Administradores de la Sociedad, en reunión de su Consejo de Administración celebrado el día 26 de febrero de 2009. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008, fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. celebrada el 3 de junio de 2009 y depositadas en el Registro Mercantil de Madrid.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 Imagen fiel

Las cuentas anuales del ejercicio 2009 han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el ejercicio. 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 modificación alguna.

2.2 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2009 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores de la Sociedad para valorar y registrar, en su caso, algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos o compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por compromisos con el personal.
- La vida útil de los activos materiales e intangibles.
- Los criterios empleados en la valoración de determinados activos.
- El importe de los billetes y documentos de tráfico vendidos que no serán finalmente utilizados.
- El cálculo del pasivo devengado al cierre del ejercicio correspondiente a la valoración de los puntos otorgados a los titulares de la tarjeta de fidelización "Iberia Plus" pendientes de utilizar.
- La evaluación de las provisiones y contingencias.
- El valor razonable de determinados instrumentos financieros.
- La evaluación de las condiciones de los contratos de arrendamiento.



Estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2009 sobre los hechos analizados. En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

Pérdidas del ejercicio

El resultado del ejercicio 2009 muestra unas pérdidas de 281 Millones de euros. Estas pérdidas son consecuencia, básicamente, de la caída de la demanda y la reducción del ingreso medio.

El presupuesto de la Sociedad para el ejercicio 2010 prevé alcanzar beneficios, y las proyecciones elaboradas por la Dirección de la Sociedad para los siguientes 5 años, consideran la obtención de resultados positivos crecientes. Asimismo, la materialización del proceso en curso de fusión con British Airways Plc que se describe en la Nota 6.1.1 mejoraría esa expectativa de beneficios por la consecución de las sinergias consideradas como resultado de dicha fusión.

En consecuencia, los Administradores no consideran necesario el registro de provisiones por deterioro de los activos de la Sociedad, adicionales a las registradas en las cuentas anuales del ejercicio 2009 y que se desglosan en las Notas correspondientes de esta memoria.

2.3 Comparación de la información

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha modificado el criterio de clasificación y valoración de los puntos del programa "Iberia Plus". Hasta el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008 el valor asignado a los puntos se registraba como un gasto en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias, y la provisión por el valor estimado de los puntos pendientes de utilizar al cierre de cada ejercicio se incluía en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar - Proveedores y acreedores varios". Al 31 de diciembre de 2008 la provisión por este concepto ascendía a 115 millones de euros. A partir del ejercicio 2009, el valor asignado a los puntos se registra como un componente identificable de sus ventas de billetes aéreos de acuerdo con su valor razonable y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido en el epígrafe "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del balance de situación.

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha aplicado este criterio de forma prospectiva a partir del 1 de enero de 2009, por no ser posible evaluar todos los efectos de aplicarla retroactivamente. El impacto a dicha fecha ha supuesto un cargo al epígrafe "Reservas" por importe de 36 Millones de euros, aproximadamente. El impacto fiscal correspondiente se ha registrado con un abono a este mismo epígrafe, por importe de 11 Millones de euros, aproximadamente.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2009 formulada por los Administradores de la Sociedad para ser sometida a la aprobación de la Junta General de Accionistas, consiste en destinar la totalidad de las mismas a resultados negativos de ejercicios anteriores.



4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2009, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad, son las siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

Los activos intangibles incluyen aplicaciones informáticas que, principalmente, han sido adquiridas a terceros. La Sociedad registra en este epígrafe los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza linealmente en cinco años y el gasto por este concepto correspondiente al ejercicio 2009 ha ascendido a 19 Millones de euros (18 Millones de euros en 2008).

4.2 Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta valorado a su coste histórico, minorado por la correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la Nota 4.3.

Las mejoras en los elementos del inmovilizado material que representan un aumento de su capacidad o eficiencia o un alargamiento de su vida útil se incorporan al coste del inmovilizado.

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

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

	Años
Flota aérea	18 - 22
Edificios y otras construcciones	20 - 50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	10 - 15
Elementos de transporte terrestre	7 - 10
Mobiliario y enseres	10
Equipos para proceso de información	4 - 7
Repuestos para inmovilizado	8 - 18
Simuladores de vuelo	12 - 14

El valor residual de los repuestos rotables de célula (aquellos asignados de forma específica a tipos o familias de aviones), que se incluyen en el epígrafe "Repuestos para inmovilizado", se estima en un porcentaje entre el 10% y el 20% del coste de adquisición, dependiendo del tipo de flota a la que están asignados. En el caso de los repuestos reparables de célula, que también se incluyen en el citado epígrafe, el valor residual se estima en un 10% del coste de adquisición.

La Sociedad amortiza íntegramente el coste del resto de los elementos del inmovilizado material.

En el momento de incorporación de los aviones en propiedad y en régimen de arrendamiento financiero, la Sociedad separa del coste de las aeronaves aquél correspondiente a los elementos que serán reemplazados en las paradas programadas que se realizan transcurridos períodos temporales que oscilan entre 4 y 7 años. Este coste se amortiza linealmente en el período comprendido entre la adquisición de la aeronave y la primera parada programada. El coste de las reparaciones realizadas en dichas paradas se activa como mayor valor del inmovilizado y se amortiza en el período que transcurre hasta la siguiente parada programada.

Para cada avión que se opera en régimen de arrendamiento operativo, y en función de lo establecido en los contratos, la Sociedad constituye una provisión por el coste total a incurrir en las revisiones programadas, imputando dicho coste a la cuenta de pérdidas y ganancias linealmente en el período que transcurre entre dos revisiones sucesivas (véase Nota 11).



Los costes de mantenimiento de los elementos del inmovilizado material y los costes de las reparaciones menores de los aviones que opera la Sociedad se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

4.3 Deterioro de valor de los activos intangibles y materiales

Cuando existen indicios de pérdida de valor, la Sociedad procede a estimar mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas de valor que reduzcan el valor recuperable de dichos activos a un importe inferior al de su valor en libros.

El valor recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

Si se estima que el valor recuperable del activo es inferior a su importe en libros, la Sociedad reconoce una pérdida por deterioro de valor en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del coste original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

4.4 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros u operativos atendiendo al fondo económico y la naturaleza de la transacción. Los principales contratos de arrendamiento suscritos por la Sociedad son sobre aviones y no incluyen transferencia de propiedad automática al término del contrato.

Siempre que entre las condiciones de los contratos se contemple la posibilidad por parte del arrendatario de adquirir la propiedad del bien (opción de compra) y la Dirección la Sociedad haya tomado la decisión de ejercer dicha opción se clasificarán como arrendamientos financieros. Los demás arrendamientos, exista o no opción de compra, se clasifican como arrendamientos operativos, salvo que en función de las condiciones pactadas la operación sea asimilable a una adquisición (evaluando para ello los siguientes indicadores: opción de compra, plazo del arrendamiento y valor actual de los pagos comprometidos).

Arrendamiento financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero, el coste de los activos arrendados se presenta en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe es calculado como el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual, al inicio del arrendamiento, de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, si la hubiera, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios ni los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente, en su caso, se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

Arrendamiento operativo

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se tratará como un cobro o un pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.



4.5 Activos financieros

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

- A. Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la Sociedad, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.
- B. Activos financieros mantenidos para negociar: son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo avales) ni hayan sido designados como instrumentos de cobertura.
- C. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo: se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, y empresas asociadas aquellas sobre las que la Sociedad ejerce una influencia significativa.
- D. Activos financieros disponibles para la venta: se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas que no hayan sido clasificados en ninguna de las categorías anteriores.

Los préstamos y partidas a cobrar se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles y, posteriormente, se valoran por su coste amortizado. La Sociedad tiene constituidas provisiones para hacer frente a los riesgos de incobrabilidad. Estas provisiones están calculadas atendiendo a la probabilidad de recuperación de la deuda en función de su antigüedad y de la solvencia del deudor.

Los activos financieros mantenidos para negociar se valoran a su valor razonable, registrándose en la cuenta de pérdidas y ganancias el resultado de las variaciones en dicho valor razonable.

Las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo y asociadas se valoran por su coste, minorado, en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración (incluyendo el fondo de comercio, si lo hubiera).

No obstante lo anterior, el coste de adquisición de las participaciones en el capital social de las sociedades *Iberbus* (véase Nota 6.1.1) no se corrige en función de su valor de mercado debido a que en virtud de los acuerdos adoptados, el otro socio participe en las mismas, Airbus, ha garantizado a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación íntegra de la inversión realizada.



El efecto de la aplicación de criterios de consolidación de acuerdo con normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea a las participaciones en las que la Sociedad posee mayoría o tiene influencia significativa, en comparación con estas cuentas anuales, supondría un aumento de los activos y de las reservas por importe de 26 Millones de euros y 36 Millones de euros, respectivamente, así como una disminución de las pérdidas del ejercicio por importe de 8 Millones de euros.

Por último, los activos financieros disponibles para la venta se valoran a su valor razonable, registrándose en el Patrimonio Neto el resultado de las variaciones en dicho valor razonable, hasta que el activo se enajena o haya sufrido un deterioro de valor de carácter permanente, momento en el cual dichos resultados acumulados reconocidos en el Patrimonio Neto pasan a registrarse en la cuenta de pérdidas y ganancias. En este sentido, se considera que existe deterioro de carácter permanente si se ha producido una caída de más del 40% del valor de cotización del activo, o una caída del valor de cotización sin recuperarse durante un período de un año y medio.

Al menos al cierre del ejercicio la Sociedad realiza un test de deterioro para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Cuando se pone de manifiesto, el reconocimiento de este deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La Sociedad da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

Por el contrario, la Sociedad no da de baja los activos financieros, y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida, en las cesiones de activos financieros en las que se retenga sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

La Sociedad coloca sus excedentes temporales de tesorería, generalmente, en activos financieros a corto plazo que figuran registrados, en los epígrafes "Inversiones financieras a corto plazo" y "Otros activos líquidos equivalentes" del balance de situación, por los importes efectivamente desembolsados. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se presentan en estos epígrafes del balance de situación.

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La Sociedad clasifica en este epígrafe el efectivo y aquellas inversiones a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en efectivo, siendo el plazo de la inversión inferior a tres meses, y que no están sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor. Los intereses asociados a estas operaciones se registran como ingreso a medida que se devengan, y aquellos que al cierre del ejercicio están pendientes de vencimiento se incluyen en este epígrafe del balance de situación.

El epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del balance de situación a 31 de diciembre de 2008 adjunto, incluía el importe de inversiones con un vencimiento inferior tres meses desde dicha fecha, independientemente de cuál hubiera sido el plazo original de dichas inversiones. Si en las cuentas anuales del ejercicio 2008 se hubiera aplicado el mismo criterio de clasificación que el seguido en 2009, el epígrafe mencionado disminuiría en 104 millones de euros que se presentarían aumentando el saldo del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo - Otros activos financieros".

Acciones propias

Las acciones propias se registran por el valor de la contraprestación entregada a cambio, como menor valor del Patrimonio Neto. Los resultados derivados de la compra, venta, emisión o amortización de las acciones propias, se incluyen en Patrimonio Neto.



4.6 Pasivos financieros

Son pasivos financieros aquellas deudas que tiene la Sociedad y que se han originado en la compra de bienes y servicios por sus operaciones de tráfico, o también aquéllos que sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Las deudas se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

La Sociedad da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

4.7 Existencias

Las existencias se valoran al coste de adquisición, calculado de acuerdo con el método del precio medio ponderado o a valor neto de realización si éste fuera menor, e incluyen, principalmente, repuestos de flota, elementos reparables de los motores de la flota y combustible.

La Sociedad efectúa las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición.

4.8 Saldos y transacciones en moneda diferente al euro

Las transacciones en moneda diferente al euro y los créditos y débitos resultantes de las mismas se registran por su contravalor en euros a la fecha en que se realiza la operación.



Al cierre de cada periodo, los saldos de las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro 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 hábiles bancarios previos al día 25, inclusive, del mes anterior.

Las diferencias de valoración resultantes de la comparación entre el tipo oficial de cambio al cierre del ejercicio y el tipo al que figuran registradas las cuentas a cobrar o a pagar en moneda diferente al euro, así como las diferencias de cambio que se producen en el momento del cobro o pago de los créditos y de las deudas nominadas en monedas distintas al euro, se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el epígrafe "Diferencias de cambio".

4.9 Impuestos sobre beneficios

Desde el 1 de enero de 2002 la Sociedad y parte de sus sociedades dependientes tributan bajo el régimen de consolidación fiscal recogido en el Capítulo VII del Título VII del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El gasto o ingreso por impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en el ejercicio, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a las diferencias temporarias o créditos el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

En general, se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras con las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en Patrimonio Neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuesto diferido registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuesto diferido no registrados en el balance de situación y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

4.10 Ingresos y gastos

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

La venta de billetes así como la de los documentos de tráfico por carga y otros servicios se registran, inicialmente, con abono al epígrafe "Anticipos de clientes" del balance de situación. El saldo de este epígrafe representa la estimación del pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico vendidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2009 y que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el momento de realizarse el transporte o servicio.

La Sociedad tiene en vigor el programa "Iberia Plus", cuyo objetivo es fidelizar clientes a través de la obtención de puntos cada vez que los participantes del mismo realizan determinados vuelos, utilizan servicios de entidades adscritas al programa o realizan compras con las tarjetas de crédito adscritas al programa. Los puntos obtenidos pueden ser canjeados por billetes gratuitos o servicios de las entidades adscritas al programa. Los puntos se valoran por su valor razonable y su valoración se reconoce inicialmente como un ingreso diferido. El valor razonable de los puntos pendientes de utilizar al 31 de diciembre de 2009 se incluye en el epígrafe "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del balance de situación adjunto por un importe de 156 Millones de euros.

Para determinar el valor razonable de los puntos, Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. ha tenido en cuenta tanto las tarifas de sus vuelos propios, como los acuerdos con otras entidades que participan en el programa "Iberia Plus". En estos acuerdos se fijan los precios a los que estas entidades repercuten a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. los puntos que los usuarios del programa "Iberia Plus" redimen mediante la utilización de los servicios prestados por dichas entidades.



Cuando los usuarios del programa redimen los puntos en servicios prestados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. se reconoce un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias. En el reconocimiento de los ingresos por los puntos redimidos se tienen en cuenta tanto los puntos efectivamente redimidos, como el porcentaje de puntos que se ha estimado que finalmente no serán redimidos por los beneficiarios del programa "Iberia Plus". En la actualidad el porcentaje de puntos que no serán redimidos está estimado en un 18%, de acuerdo con la experiencia acumulada por la Sociedad durante los años de vigencia del programa.

En general, la política de la Sociedad en cuanto al tratamiento de incentivos, premios o bonificaciones, recibidos en efectivo o en especie y correspondientes a aeronaves que entran en operación en régimen de arrendamiento operativo, consiste en distribuir tales ingresos, reconociéndolos linealmente en la cuenta de pérdidas y ganancias durante el período de duración del contrato de arrendamiento o cuando se producen los consumos bonificados. Los importes pendientes de reconocer como ingresos al cierre de cada ejercicio se presentan en el capítulo "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del balance de situación.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo, y los dividendos cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. Los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de su adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

4.11 Provisiones a largo plazo

En la formulación de las cuentas anuales, los Administradores de la Sociedad diferencian entre:

- A. Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminadas en cuanto a su importe y/o momento de cancelación.
- B. Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurran uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

Las cuentas anuales recogen todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes se informan en las notas de la memoria, en la medida en que no sean considerados como remotos.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias, y registrándose, en su caso, los ajustes que surjan por la actualización de dichas provisiones como un gasto financiero conforme se va devengando. La Sociedad procede a su reversión, total o parcial, cuando dichas obligaciones dejan de existir o disminuyen.



Provisiones para planes de reestructuración

La Sociedad obtuvo en diciembre de 2001 la aprobación por parte de las autoridades laborales de un Expediente de Regulación de Empleo para ser aplicado a distintos colectivos de personal, que ha ido ampliándose con las preceptivas autorizaciones, la última en noviembre de 2007, y cuya vigencia llega hasta el 31 de diciembre de 2010 para el colectivo de tierra y para el colectivo de los tripulantes de cabina de pasajeros. El 20 de abril de 2009, la Sociedad aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones. El expediente prevé el pago de determinadas cantidades hasta alcanzar la edad reglamentaria de jubilación a aquellos empleados que cumpliendo ciertas condiciones decidan solicitar el retiro anticipado. Los estudios actuariales utilizados para la determinación del pasivo contraído con aquellos empleados que han optado por la jubilación anticipada bajo estas condiciones emplean hipótesis similares a las descritas en la norma de valoración de "Obligaciones con el personal". Los sucesivos pagos a que dan lugar estas situaciones se deducen de las provisiones constituidas.

Adicionalmente, para el colectivo de trabajadores de asistencia aeroportuaria en tierra hay un Expediente de Regulación de Empleo, aprobado en 2006 con vigencia hasta 2014, ligado al proceso de subrogación de recursos. Al 31 de diciembre de 2009, el balance de situación adjunto no incluye provisión alguna en relación con este segundo expediente, ya que no hay ningún coste comprometido en relación con el mismo.

Obligaciones con el personal

De acuerdo con los convenios colectivos vigentes, en el momento en que el personal de vuelo cumple los 60 años de edad cesa en su actividad pasando a situación de reserva y manteniendo su relación laboral hasta la edad de jubilación reglamentaria. Desde mayo de 2009, el colectivo de tripulantes pilotos, al cumplir los 60 años de edad, puede optar por continuar en activo, con restricciones de su actividad en determinados supuestos. La Sociedad sigue la práctica de reconocer los costes del personal en situación de reserva a lo largo de la vida activa del trabajador de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

Por otra parte, los convenios colectivos vigentes prevén la posibilidad de que el personal de vuelo, que cumpla determinadas condiciones, se retire anticipadamente (excedencia especial y cese optativo) quedando obligada la Sociedad a retribuir en determinadas cantidades a este personal hasta la edad de jubilación reglamentaria. La Sociedad dota con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se produce esta eventualidad el importe necesario, calculado actuarialmente, para complementar el fondo ya constituido por reserva, con el fin de hacer frente a los compromisos de pago futuros con los empleados correspondientes. En la actualidad están acogidos a este beneficio 165 empleados en excedencia especial, así como, 257 empleados en concepto de cese optativo.

El epígrafe "Provisiones a largo plazo - Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal" incluye los pasivos por estos conceptos (véase Nota 11).

Los estudios actuariales empleados en los cálculos de los pasivos antes señalados se han realizado por expertos independientes siguiendo el método de la unidad de crédito proyectado y empleando un tipo de interés técnico del 3,5% y tablas de mortalidad PERM/F-2000P, asumiendo una evolución del índice de precios al consumo del 2% anual, entre otras hipótesis.

4.12 Montepío de Previsión Social Loreto

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

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



Tanto en el ejercicio 2009 como en el ejercicio 2008, las aportaciones de la Sociedad por este concepto han ascendido a 24 Millones de euros y 22 millones de euros, respectivamente, y se han registrado en el epígrafe "Gastos de personal - Cargas sociales" de las cuentas de pérdidas y ganancias adjuntas.

4.13 Transacciones con vinculadas

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

4.14 Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta

La Sociedad clasifica un activo no corriente o un grupo enajenable como mantenido para la venta cuando ha tomado la decisión de venta del mismo y se estima que la misma se realizará dentro de los próximos doce meses o, en su caso, de acuerdo a lo estipulado en los contratos de venta suscritos.

Estos activos o grupos enajenables se valoran por el menor entre su valor contable o su valor razonable deducidos los costes necesarios para la venta.

Los activos clasificados como no corrientes mantenidos para la venta no se amortizan, pero a la fecha de cada balance de situación se realizan las correspondientes correcciones valorativas para que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta.

Time	Flight	Aircraft	Destination	Status
12:35	N.Est.	13:05		
11:44	N.Est.	12:14		
11:44	N.Est.	12:14		
11:44	N.Est.	12:14		
11:44	N.Est.	12:14		
11:30	N.Est.	12:00		
11:30	N.Est.	12:00		
11:11	En hora			
11:20	En hora			
11:55	IB 0152		Jerez	H 35
11:55	AA 6223		Jerez	H 25
11:55	BA 7116		Jerez	H 25
12:00	IB 0488		Oviedo	H 37
12:00	AA 6236		Oviedo	H 37
12:00	AV 6052		Oviedo	H 37
12:00	BA 7172		Oviedo	H 37
12:10	IB 0878		Fuerteventura	H 37

Los ingresos y gastos generados por los activos no corrientes y grupos enajenables de elementos, mantenidos para la venta, que no cumplen los requisitos para calificarlos como operaciones interrumpidas, se reconocen en la partida de la cuenta de pérdidas y ganancias que corresponda según su naturaleza.

4.15 Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura

Los derivados mantenidos por la Sociedad corresponden fundamentalmente a operaciones de cobertura de riesgo de cambio, de tipo de interés y de precios del combustible teniendo como objetivo reducir significativamente estos riesgos en las operaciones subyacentes que son objeto de cobertura.

Los derivados se registran inicialmente a su coste de adquisición en el balance de situación y posteriormente se realizan las correcciones valorativas necesarias para reflejar su valor razonable en cada momento, registrándose en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo - Derivados" o "Inversiones financieras a corto plazo - Derivados" del balance de situación si son positivas, y como "Deudas a largo plazo - Derivados" o "Deudas a corto plazo - Derivados" si son negativas. Los beneficios o pérdidas derivadas de dichas fluctuaciones se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo en el caso de que el derivado haya sido designado como instrumento de cobertura y ésta sea altamente efectiva, en cuyo caso su registro es el siguiente:

1. Coberturas de valor razonable: el elemento cubierto se valora por su valor razonable al igual que el instrumento de cobertura, registrándose las variaciones de valor de ambos en la cuenta de pérdidas y ganancias, compensando los efectos en el mismo epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias.
2. Coberturas de flujos de efectivo: los cambios en el valor razonable de los derivados se registran en el epígrafe "Patrimonio neto - Ajustes por cambios de valor, operaciones de cobertura". La pérdida o ganancia acumulada en dicho epígrafe se traspasa a la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que el subyacente tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias por el riesgo cubierto neteando dicho efecto en el mismo epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante el descuento de los flujos de caja esperados basándose en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros a la fecha de cierre del ejercicio.

4.16 Actividades con incidencia en el medio ambiente

En general, se consideran actividades medioambientales aquellas cuyo propósito sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se llevan a cabo, siguiendo los criterios descritos en la Nota 4.2.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen, en su caso, en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.



5. INMOVILIZADO MATERIAL

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2009 y 2008 en las diferentes cuentas del inmovilizado material han sido los siguientes:

Millones de euros

Ejercicio 2009	31-12-08	Adiciones o dotaciones	Trasposos	Retiros	31-12-09
Coste:					
Flota aérea	1.541	46	25	(161)	1.451
	1.541	46	25	(161)	1.451
Otro inmovilizado material					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	157	-	-	(3)	154
Maquinaria, instalaciones y utillaje	449	16	4	(4)	465
Elementos de transporte terrestre	31	1	-	-	32
Mobiliario y enseres	20	2	-	-	22
Equipos para proceso de información	110	6	-	(2)	114
Repuestos para inmovilizado	216	22	-	(29)	209
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	21	18	(12)	(16)	11
	1.010	65	(8)	(54)	1.013
Amortizaciones:					
Flota aérea	(729)	(105)	-	113	(721)
	(729)	(105)	-	113	(721)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(118)	(4)	-	1	(121)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(328)	(22)	-	4	(346)
Elementos de transporte terrestre	(22)	(3)	-	-	(25)
Mobiliario y enseres	(15)	(1)	-	-	(16)
Equipos para proceso de información	(80)	(11)	-	2	(89)
Repuestos para inmovilizado	(105)	(10)	-	18	(97)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(669)	(51)	-	25	(695)
Provisiones:					
Flota aérea	(39)	(2)	-	24	(17)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	3	-
	(42)	(2)	-	27	(17)
Total neto	1.111				1.031

Millones de euros

Ejercicio 2008	01-01-08	Adiciones o dotaciones	Traspasos	Retiros	31-12-08
Coste:					
Flota aérea	2.072	137	(303)	(365)	1.541
	2.072	137	(303)	(365)	1.541
Otro inmovilizado material					
Terrenos	3	-	-	-	3
Edificios y otras construcciones	159	-	-	(2)	157
Maquinaria, instalaciones y utillaje	463	10	1	(25)	449
Elementos de transporte terrestre	35	-	-	(4)	31
Mobiliario y enseres	20	1	-	(1)	20
Equipos para proceso de información	99	15	-	(4)	110
Repuestos para inmovilizado	207	18	-	(9)	216
Simuladores de vuelo	3	-	-	-	3
Inmovilizado en curso	8	21	(6)	(2)	21
	997	65	(5)	(47)	1.010
Amortizaciones:					
Flota aérea	(1.129)	(128)	258	270	(729)
	(1.129)	(128)	258	270	(729)
Otro inmovilizado material					
Edificios y otras construcciones	(116)	(4)	-	2	(118)
Maquinaria, instalaciones y utillaje	(329)	(22)	-	23	(328)
Elementos de transporte terrestre	(23)	(3)	-	4	(22)
Mobiliario y enseres	(13)	(2)	-	-	(15)
Equipos para proceso de información	(72)	(11)	-	3	(80)
Repuestos para inmovilizado	(99)	(10)	-	4	(105)
Simuladores de vuelo	(1)	-	-	-	(1)
	(653)	(52)	-	36	(669)
Provisiones:					
Flota aérea	(139)	-	54	46	(39)
Otro inmovilizado material	(3)	-	-	-	(3)
	(142)	-	54	46	(42)
Total neto	1.145				1.111



5.1 Flota aérea

Adiciones

Las adiciones de cada ejercicio corresponden a:

Millones de euros		
	2009	2008
Flota aérea	15	73
Motores	12	44
Remodelaciones	19	20
	46	137

En 2009 la Sociedad ha comprado un avión de la flota A-320 con sus dos motores que han sido posteriormente enajenados (véase epígrafe de retiros). Adicionalmente, la Sociedad ha procedido a la adquisición de un motor de la flota A-319 y un motor de la flota A-340/600.

Las adiciones de flota aérea en 2008 correspondieron a dos aviones de la flota A-320 posteriormente vendidos en el propio ejercicio (véase epígrafe de retiros), así como a dos aviones A-340 que se operaban en régimen de arrendamiento operativo y por el que suscribió un contrato de arrendamiento financiero para uno de ellos y ejercitando la opción de compra para el otro.

Traspasos

Los traspasos del ejercicio 2009, corresponden fundamentalmente a los depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo-Otros activos financieros" (véase Nota 6.1.3), así como traspasos del inmovilizado en curso.

En el ejercicio 2008 la Sociedad reclasificó los aviones de la flota MD, con los que ya no operaba y para los cuales existen acuerdos de venta que prevén su entrega durante los próximos ejercicios, al epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta" por importes de 333 millones de euros de coste, 258 Millones de euros de amortización acumulada y 54 Millones de euros de provisiones por deterioro. El resto de los traspasos correspondieron, fundamentalmente, a depósitos previamente constituidos para la adquisición de aviones y motores, y que se encontraban registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a largo plazo-Otros activos financieros".

Retiros

Los retiros de cada ejercicio corresponden a:

Millones de euros						
Flota	2009			2008		
	Coste	Amortización acumulada	Provisiones	Coste	Amortización acumulada	Provisiones
A-320	32	(8)	-	47	(10)	-
MD-87	-	-	-	152	(130)	(18)
A-340	3	(3)	-	15	(9)	-
B-747	126	(102)	(24)	148	(120)	(28)
MD-88	-	-	-	3	(1)	-
	161	(113)	(24)	365	(270)	(46)



Flota A-320

La Sociedad ha vendido en el ejercicio 2009 un avión A-320 que había sido adquirido en este mismo ejercicio y que no había llegado a operar. La venta de esta aeronave ha supuesto un beneficio de 2 Millones de euros que ha sido registrado en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias. Adicionalmente se ha procedido a la baja de un motor siniestrado durante el ejercicio, del que la Sociedad ha recuperado 1 millón de euros de la compañía aseguradora. Dicho beneficio ha sido registrado en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, la Sociedad ha procedido a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

Durante el ejercicio 2008, la Sociedad vendió dos aviones A-320 que previamente habían sido adquiridos en ese mismo ejercicio y que no se llegaron a operar. Estos aviones fueron vendidos a entidades financieras y el resultado de la venta se recoge en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta. Asimismo, dentro del plan de revisiones de esta flota, la Sociedad procedió a ejecutar las mismas, dando de baja el coste de dichas revisiones que estaba totalmente amortizado.

Flota MD-87

Durante 2008 los retiros de las flotas MD-87 correspondieron a la venta de ocho aviones MD-87 y veinte motores de esta misma flota. Como consecuencia de estos retiros, la Sociedad obtuvo un beneficio de 5 Millones de euros registrado en el epígrafe "Resultados por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2008 adjunta.

Flota B-747

Durante el ejercicio 2008, la Sociedad procedió a dar de baja dos aviones y dos motores de la flota B-747 cuyo valor neto contable era cero.

Adicionalmente, en el ejercicio 2009 ha dado de baja otros dos aviones de esta misma flota que a 31 de diciembre de 2008 se encontraban parados, también con valor neto contable cero.

Provisiones por deterioro

El movimiento de cada ejercicio ha sido el siguiente:

Millones de euros								
Flota	Saldo al 01-01-08	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-08	Dotaciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31-12-09
B-747	63	(28)	-	35	-	(24)	-	11
B-757	3	-	-	3	-	-	(3)	-
MD	72	(18)	(54)	-	-	-	-	-
A-320	-	-	-	-	2	-	3	5
Otras	1	-	-	1	-	-	-	1
	139	(46)	(54)	39	2	(24)	-	17

Compromisos y otras garantías sobre flota

La Sociedad garantiza la utilización de veinte aviones en régimen de alquiler operativo o arrendamiento financiero durante un período de entre 9 y 14 años, frente a los suscriptores de una emisión de bonos de los cuales, al 31 de diciembre de 2009, quedan pendientes de amortizar 86 millones de dólares y 120 Millones de euros (101 millones de dólares y 120 Millones de euros al 31 de diciembre de 2008).

La Sociedad está llevando a cabo un plan de renovación de su flota, estructurado bajo diversos contratos firmados con Airbus, para las flotas A-320 y A-340. Con la actualización del contrato con Airbus, los aviones pendientes de recibir al 31 de diciembre de 2009 y el año previsto de incorporación de los mismos se detallan a continuación:



Número de aviones

Flota	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Total
A-320	-	3	-	7	10
A-340/600	2	-	-	-	2
	2	3	-	7	12

Para atender este plan de renovación la Sociedad mantiene el compromiso de constituir depósitos por un importe de 188 Millones de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2009 ya se habían entregado 119 Millones de euros (véase Nota 6.1.3). A continuación se resume el calendario de entrega del importe pendiente:

Millones de euros

2010	21
2011	18
2012	29
2013	1
	69

De acuerdo a los precios básicos establecidos en los contratos, el coste total de los aviones comprometidos en firme pendientes de entrega al 31 de diciembre de 2009 asciende, aproximadamente, a 719 Millones de euros.

Asimismo, la Sociedad tiene opciones en relación con catorce aviones de la familia A-320, que han supuesto un desembolso de 3 Millones de euros en concepto de anticipos que aparecen recogidos en el balance de situación en el epígrafe "Otros activos financieros" (véase Nota 6.1.3).

Adicionalmente, en los detalles anteriores no se incluyen dos aviones A-319, un avión de la flota A-320 y dos aviones de la flota A-340/600 que a 31 de diciembre de 2009 se encuentran pendientes de ser recepcionados formalmente. Los anticipos entregados por estos aviones ascienden a 114 Millones de euros registrados en el epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo-Préstamos y partidas a cobrar" del balance de situación al 31 de diciembre de 2009 adjunto (véase Nota 6.2).

Flota operativa

A continuación se resume la flota operativa de la Sociedad al 31 de diciembre de 2009:

Número de aviones

Flota	En propiedad	En arrendamiento financiero	En arrendamiento operativo	Total
A-319	-	-	22	22
A-320	2	6	28	36
A-321	-	4	15	19
A-340/300	6	1	13	20
A-340/600	-	-	12	12
	8	11	90	109

El cuadro anterior no incluye un avión de la flota B-747 propiedad de la Sociedad, que se encontraba parado a 31 de diciembre de 2009 a la espera de proceder a su venta o achatarramiento y cuyo valor neto contable es cero. Tampoco incluye los aviones de la flota MD a los que se hace referencia en la Nota 5.7, "Activos no corrientes mantenidos para la venta".



Asimismo, no se incluyen en el cuadro anterior, ocho aviones de la flota A-320 en propiedad, que la Sociedad ha parado temporalmente durante el ejercicio 2009, como consecuencia de la reducción del tráfico aéreo. Tampoco se incluye un avión de la flota A-340/600 cuyo contrato de arrendamiento operativo se ha formalizado en 2009, pero que a 31 de diciembre, no se encuentra operativo.

Flota en arrendamiento operativo y wet lease

En el ejercicio 2009 se ha procedido a la cancelación de los contratos de "wet lease" de tres aviones A-340/300 que han pasado a operar en régimen de arrendamiento operativo.

A continuación se resumen los vencimientos de los contratos de arrendamiento operativo de aviones que están siendo operados por la Sociedad:

Flota	Año										Nº de aviones
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
A-319	1	1	4	8	4	1	-	-	-	3	22
A-320	1	1	2	6	2	2	5	-	-	9	28
A-321	-	-	-	1	-	2	3	2	1	6	15
A-340/300	3	1	3	2	3	1	-	-	-	-	13
A-340/600	-	-	-	-	-	3	2	3	4	-	12
Total	5	3	9	17	9	9	10	5	5	18	90

Además de los aviones que figuran en el cuadro anterior, la Sociedad tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo por: un avión B-757 que a 31 de diciembre de 2009 estaba subarrendado a otra compañía aérea, un avión A-340/600 que al 31 de diciembre de 2009 no estaba operativo y un avión A-340/300 y un A-320 que al 31 de diciembre de 2009 no estaban operativos, pendientes de devolución a sus respectivos arrendadores.

Algunos de los contratos de arrendamiento operativo incluyen opciones de compra de las aeronaves que pueden ser ejercidas durante el período de alquiler y la posibilidad de proceder a la prórroga de los mismos por períodos comprendidos entre uno y nueve años. En el momento de formulación de estas cuentas anuales, no es voluntad de los Administradores de la Sociedad, ejercitar las opciones de compra, ni solicitar o acogerse a las extensiones contempladas en los citados contratos que impliquen la utilización de los aviones por períodos superiores a 16 años.



Gasto por arrendamiento operativo

Las rentas devengadas durante 2009 y 2008 por los contratos de arrendamiento operativo y wet lease de aeronaves han ascendido a 331 Millones de euros y 357 millones de euros respectivamente, que se incluyen en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias (véase Nota 15.5). El importe total aproximado calculado con los tipos de interés y tipos de cambio vigentes a 31 de diciembre de 2009 y 2008 de las futuras cuotas a pagar derivadas de los contratos de arrendamiento operativo de estos aviones se detalla a continuación:

Ejercicio	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
2009	-	292
2010	256	267
2011	242	252
2012	228	239
2013	177	190
2014 y siguientes	606	588
	1.509(*)	1.828

(*) Equivalen a 2.174 millones de dólares a tipo de cambio de cierre del ejercicio. La fluctuación de los tipos de cambio e interés sobre estas rentas está parcialmente cubierta con productos derivados (véase Nota 8).

5.2 Otro inmovilizado material

Los edificios e instalaciones construidos sobre terrenos propiedad del Estado, en su mayoría en aeropuertos nacionales, presentan un valor neto contable al 31 de diciembre de 2009 y 2008 de 33 millones de euros y 32 millones de euros, respectivamente. Los Administradores de la Sociedad no esperan quebrantos significativos como consecuencia del proceso de reversión, toda vez que los programas de mantenimiento de la Sociedad aseguran un permanente buen estado de uso.



5.3 Bienes en régimen de arrendamiento financiero

Al 31 de diciembre de 2009 existen elementos del inmovilizado material adquiridos mediante contratos en arrendamiento financiero, fundamentalmente aviones, por un importe de 408 millones de euros de coste y 127 millones de euros de amortización acumulada (408 millones de euros de coste y 104 millones de euros de amortización acumulada al 31 de diciembre de 2008).

El calendario de vencimientos de las cuotas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2009, incluyendo, en su caso, el importe de las opciones de compra, se detalla en la Nota 12.2.



5.4 Elementos totalmente amortizados

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el coste de los bienes totalmente amortizados que la Sociedad mantiene en su inmovilizado material asciende a 405 millones de euros y 353 millones de euros, respectivamente, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Millones de euros	
	31-12-09	31-12-08
Flota aérea	29	24
Edificios y otras construcciones	62	58
Maquinaria, instalaciones y utillaje	228	195
Mobiliario y enseres	8	8
Equipos para proceso de información	65	56
Otro inmovilizado	13	12
	405	353

5.5 Cobertura de seguros

La Sociedad mantiene suscritas pólizas de seguro sobre los elementos del inmovilizado material, que cubren suficientemente el valor neto contable de los mismos al 31 de diciembre de 2009. Asimismo, la Sociedad mantiene suscritas pólizas de seguro sobre la flota aérea arrendada a terceros.

5.6 Activos no corrientes no operativos

La Sociedad mantiene registrados en el epígrafe "Inmovilizado material" del balance de situación determinados activos, fundamentalmente aviones y motores, que no están operativos, cuyo coste, 78 millones de euros (204 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), está cubierto por su amortización y las provisiones registradas. En estos importes no están considerados los aviones parados temporalmente durante el ejercicio 2009, que se mencionan en el apartado "Flota operativa" del punto 5.1 de esta Nota.

5.7 Activos no corrientes mantenidos para la venta

La totalidad del importe registrado en este epígrafe del balance de situación adjunto corresponde a los aviones y motores de la flota MD propiedad de la Sociedad cuya enajenación está prevista en los próximos ejercicios en virtud de los contratos de venta de dicha flota vigentes. Al 31 de diciembre de 2009 estos aviones no estaban operativos.

En el ejercicio 2009 se ha procedido a la venta de once motores de esta flota con un valor neto contable de 2 millones de Euros por la que la Sociedad se ha reconocido un beneficio de 2 millones de euros que ha sido registrado en el epígrafe "Resultado por enajenaciones y otros" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta. Adicionalmente, se ha procedido a dar de baja un motor siniestrado de dicha flota.

6. INVERSIONES FINANCIERAS

6.1 Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe de "Inversiones financieras a largo plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

31 de diciembre de 2009	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 8)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	10	76	-	143	229
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	243	-	-	-	243
- Valorados a coste	14	-	-	-	14
Derivados	-	-	4	-	4
Total	267	76	4	143	490

Millones de euros

31 de diciembre de 2008	Instrumentos de patrimonio	Créditos a terceros	Derivados (Nota 8)	Otros activos financieros	Total
Préstamos y partidas a cobrar	12	93	-	233	338
Activos disponibles para la venta:					
- Valorados a valor razonable	219	-	-	-	219
- Valorados a coste	14	-	-	-	14
Derivados	-	-	70	(6)	64
Total	245	93	70	227	635

6.1.1 Instrumentos de patrimonio

Los movimientos registrados en este epígrafe del balance de situación durante los ejercicios 2009 y 2008, junto con los de sus correspondientes provisiones se detallan a continuación:

Millones de euros

Ejercicio 2009	% de participación al 31-12-09	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-09
Préstamos y cuentas a cobrar:							
Sociedades Iberbus	40,00-45,00	12	-	(2)	-	-	10
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	217	-	-	-	25	242
Otros		2	-	(1)	-	-	1
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	5	-	-	-	-	5
		245	-	(3)	-	25	267

Millones de euros

Ejercicio 2008	% de participación al 31-12-08	Saldo al 01-01-08	Adiciones	Retiros	Diferencias de cambio	Ajustes por cambio de valor	Saldo al 31-12-08
Préstamos y cuentas a cobrar:							
Sociedades Iberbus	40,00-45,00	25	-	(9)	(4)	-	12
Activos financieros disponibles para la venta:							
- Valorados a valor razonable							
British Airways Plc	9,99	-	331	-	-	(114)	217
Otros		1	-	-	-	1	2
- Valorados a coste							
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L.	19,90	9	-	-	-	-	9
Wam Acquisition, S.A.	11,57	5	-	-	-	-	5
		40	331	(9)	(4)	(113)	245

Sociedades Iberbus

El accionista mayoritario de las sociedades *Iberbús*, Airbus, ha garantizado a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. la recuperación de la totalidad de su inversión financiera y crediticia en dichas sociedades, motivo por el cual no se dotan provisiones en relación con las participaciones en estas sociedades y se mantienen registradas a su coste de adquisición.

British Airways Plc

Durante el ejercicio 2008 la Sociedad adquirió acciones representativas del 9,9% del capital de British Airways Plc por importe de 331 millones de euros, cuya valoración al cierre del ejercicio ascendía a 217 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2009 el valor razonable de las mencionadas acciones asciende a 242 millones de euros, y la variación respecto de su coste original, por importe de 89 millones de euros, ha sido registrada neto de su efecto fiscal con cargo al epígrafe de Patrimonio Neto "Ajustes por cambios de valor - Activos financieros disponibles para la venta" del balance de situación adjunto.

En el ejercicio 2009, los Consejos de Administración de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y British Airways Plc aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para la fusión de ambas sociedades, con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo y que reconoce el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo. La fusión proyectada resultará en la creación de una nueva sociedad holding propietaria de las dos compañías aéreas actuales y cuyos accionistas serán los actuales accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y British Airways Plc. Bajo los términos de la fusión proyectada, tras la amortización de la autocartera de la Sociedad y antes de cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre ambas compañías, los accionistas de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. tendrán el 45 por ciento de la sociedad holding y los de British Airways Plc el 55 por ciento restante.

Durante el primer trimestre de 2010, una vez completadas las etapas previstas en el proceso y obtenidas las correspondientes autorizaciones, se espera que tenga lugar la formalización de un Contrato de Fusión definitivo para posteriormente someter el acuerdo a la aprobación de sus accionistas.

Wam Acquisition, S.A.

La participación en Wam Acquisition, S.A. fue adquirida como contraprestación parcial de la venta de Amadeus, S.A. y está instrumentada en acciones ordinarias y privilegiadas, siendo estas últimas convertibles en ordinarias en caso de salida a bolsa de la participada.



En este sentido, Wam Acquisition, S.A. se encuentra actualmente en proceso para su salida a bolsa. Una vez culmine el mencionado proceso y se encuentren disponibles las cotizaciones oficiales, la Sociedad valorará su participación en WAM Acquisition, S.A. por su valor razonable que, previsiblemente, supondrá una revalorización significativa de la inversión.

Otros activos financieros disponibles para la venta valorados a valor razonable

La Sociedad ha procedido en el ejercicio 2009, a la venta de su participación en Opodo Ltd., por su valor contable.

6.1.2 Créditos a terceros

Los movimientos en este epígrafe del balance de situación durante los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

Millones de euros				
Ejercicio 2009	Saldo al 31-12-08	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-09
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	54	(1)	(15)	38
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	36
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	38	(1)	-	37
Total coste	154	(2)	(15)	137
Provisiones	(61)	-	-	(61)
Total neto	93			76

Millones de euros				
Ejercicio 2008	Saldo al 01-01-08	Diferencias de cambio	Traspasos	Saldo al 31-12-08
Créditos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (a)	26	-	-	26
Créditos a sociedades Iberbus	78	4	(28)	54
Créditos a Aerolíneas Argentinas, S.A. (a)	36	-	-	36
Créditos a Iberlease 2004 Ltd.	36	2	-	38
Otros créditos	2	-	(2)	-
Total coste	178	6	(30)	154
Provisiones	(61)	-	-	(61)
Total neto	117			93

(a) Los créditos concedidos a Venezolana Internacional de Aviación, S.A. (VIASA) y Aerolíneas Argentinas, S.A., proceden de ejercicios anteriores y están provisionados al 31 de diciembre de 2009 y 2008.

Sociedades Iberbus

La Sociedad tiene concedido un préstamo a cada una de las seis sociedades Iberbus en las que participa y con las que tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo de aviones. El principal oscila entre 11 millones de dólares USA y 20 millones de dólares USA. Estos préstamos están concedidos a un plazo igual al de la duración del contrato de arrendamiento operativo del correspondiente avión A-340/300, y a tipos de interés que oscilan entre el 4% y el 6% anual, produciéndose su amortización de una sola vez al vencimiento, que se sitúa entre 2010 y 2012. La Sociedad ha procedido a reclasificar al epígrafe "Inversiones Financieras a corto plazo - Créditos a empresas" los créditos que vencen en 2010 (véase Nota 6.2).



El importe pendiente de reembolso a largo plazo por este concepto clasificado por años de vencimiento se detalla a continuación:

Millones de euros

	31-12-09	31-12-08
Vencimiento en:		
2010	-	29
2011	8	8
2012	30	17
	38	54

Iberlease 2004 Ltd.

Iberlease 2004 Ltd., sociedad a la que Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. adquirió cuatro aviones en régimen de arrendamiento financiero, es a su vez la beneficiaria de cuatro préstamos otorgados por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. a un plazo idéntico al establecido en los contratos de arrendamiento financiero, produciéndose su amortización de una sola vez en diciembre de 2014. El principal de estos préstamos asciende a 54 millones de dólares USA y su tipo de interés está comprendido entre el 6% y el 6,5% anual pagadero trimestralmente.

6.1.3 Otros activos financieros

En los ejercicios 2009 y 2008 los movimientos de las partidas que componen este epígrafe del balance de situación son los siguientes:

Millones de euros

Ejercicio 2009	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-09
Depósitos por adquisición de flota	216	40	(33)	(98)	(3)	122
Valoración de las operaciones de cobertura	(6)	-	(9)	-	15	-
Otros depósitos	17	1	(3)	6	-	21
	227	41	(45)	(92)	12	143

Millones de euros

Ejercicio 2008	Saldo al 01-01-08	Adiciones	Retiros	Traspasos	Diferencias de cambio	Saldo al 31-12-08
Depósitos por adquisición de flota	201	81	(31)	(50)	15	216
Valoración de las operaciones de cobertura	3	4	-	-	(13)	(6)
Otros depósitos	16	2	-	(1)	-	17
	220	87	(31)	(51)	2	227



Las cantidades incluidas en "Depósitos por adquisición de flota" corresponden a los importes entregados a cuenta de la adquisición de aviones y de motores (véase Nota 5.1) que son susceptibles de reembolso, de acuerdo con el siguiente detalle:

Millones de euros

	2009		2008	
	En firme	En opción/derecho	En firme	En opción/derecho
Familia A-320	62	3	70	3
Familia A-340	55	-	137	-
Motores	2	-	6	-
	119	3	213	3

De acuerdo con las entradas previstas de flota, la Sociedad estima que en 2010 se aplicarán depósitos por importe de 65 millones de euros.

6.2 Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 son los siguientes:

Millones de euros

	Saldos al 31-12-09	Saldos al 31-12-08
Préstamos y partidas a cobrar:		
Créditos a empresas	31	34
Otros activos financieros	999	1.635
Derivados (Nota 8)	55	79
Total	1.085	1.748

Incluido en la cuenta "Otros activos financieros", al 31 de diciembre de 2009, se recogen depósitos constituidos para adquisición de flota por importe de 114 millones de euros (24 millones de euros al 31 de diciembre de 2008) (véase Notas 5.1).



A 31 de diciembre de 2009 y 2008 la Sociedad tiene colocadas en activos financieros a corto plazo, fundamentalmente en depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés, 873 millones de euros y 1.579 millones de euros, respectivamente, cuya rentabilidad media ha sido durante el ejercicio 2009, del 3,22% y del 4,74% en el ejercicio 2008.

Por otra parte, la rentabilidad media de las inversiones registradas en el epígrafe "Otros activos líquidos equivalentes" del balance de situación fue del 1,08% y del 4,70% en 2009 y 2008, respectivamente.



7. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2008 y 2009 en este epígrafe del balance de situación han sido los siguientes:

Millones de euros

	Instrumentos de patrimonio			Créditos a empresas (Nota 16)	Total
	Coste	Provisión	Neto		
Ejercicio 2008:					
Saldo al inicio del ejercicio	41	(27)	14	-	14
Adiciones y dotaciones	56	(26)	30	-	30
Saldo al 31-12-08	97	(53)	44	-	44
Ejercicio 2009:					
Adiciones o dotaciones	169	-	169	6	175
Retiros o aplicaciones	(139)	50	(89)	-	(89)
Saldo al 31-12-09	127	(3)	124	6	130

7.1 Instrumentos de patrimonio

La información más significativa relacionada con las empresas del grupo y asociadas más relevantes al cierre de los ejercicios 2009 y 2008, obtenida de sus cuentas anuales no auditadas, es la siguiente:

Ejercicio 2009

Millones de euros

Razón social Dirección Objeto social	% Participación directa e indirecta	Capital	Beneficios / (Pérdidas)		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros		
			Explotación	Neto			Coste	Deterioro del ejercicio	Deterioro acumulado 31-12-09
EMPRESAS DEL GRUPO:									
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	-	-	-	5	5	1	-	-
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	6	-	-	-	6	9	-	(3)
Iber-America Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	65,33	1	-	-	-	1	1	-	-
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento y asesoramiento	100,00	1	-	-	-	1	1	-	-
EMPRESAS ASOCIADAS:									
Serpista, S.A. Marcelo Espínola, 10; Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	1	1	1	4	6	1	-	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. José Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50	6	2	1	13	20	4	-	-
Air Miles Avda. Bruselas 20, Alcobendas; Madrid Fidelización multisectorial	33,33	-	(1)	(1)	3	2	1	-	-
Vueling Airlines, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	45,85	30	40	28	89	147	109	-	-
							127	-	(3)

Ejercicio 2008

Millones de euros

Razón social Dirección Objeto social	% Participación directa e indirecta	Capital	Beneficios / (Pérdidas)		Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros		
			Explotación	Neto			Coste	Deterioro del ejercicio	Deterioro acumulado 31-12-08
EMPRESAS DEL GRUPO:									
Compañía Auxiliar al Cargo Exprés, S.A. Centro de Carga Aérea Parcela 2 p.5 nave 6; Madrid Transporte de mercancías	75,00	-	1	1	5	6	1	-	-
Cargosur, S.A. Velázquez, 130; Madrid Transporte aéreo de mercancías	100,00	6	-	-	-	6	9	-	(3)
Iber-America Aerospace, LLC Miami, Florida Compra-venta de piezas y motores de aeronaves	65,33	1	-	-	-	1	1	-	-
Iberia Tecnología, S.A. Velázquez, 130; Madrid Mantenimiento y asesoramiento	100,00	1	-	-	-	1	1	-	-
EMPRESAS ASOCIADAS:									
Serpista, S.A. Marcelo Espínola, 10; Madrid Mantenimiento de equipos aeroportuarios	39,00	1	1	1	3	5	1	-	-
Sociedad Conjunta para la Emisión y Gestión de Medios de Pago EFC, S.A. José Ortega y Gasset, 22; Madrid Emisión y gestión de medios de pago	43,50	6	2	1	11	18	4	-	-
Clickair, S.A. Parque de Negocios Mas Blau; Barcelona Transporte de pasajeros	20,00	12	(46)	(33)	48	27	80	(26)	(50)
							97	(26)	(53)

Vueling Airlines, S.A. / Clickair, S.A.

En 2009 la Sociedad incrementó su participación en Clickair, S.A. hasta alcanzar el 91,70% del capital social de la misma. Este aumento de la participación se realizó mediante nuevas aportaciones al capital social de Clickair, S.A. y por la adquisición de la participación de tres de los restantes cuatro accionistas de Clickair, S.A. El importe total desembolsado por Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. como consecuencia de todas estas transacciones ha ascendido a 60 millones de euros, aproximadamente.



En julio de 2009, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. aportó todas las acciones que poseía de Clickair, S.A. en la ampliación de capital llevada a cabo por Vueling Airlines, S.A., tomando así una participación del 45,85% en el capital social de dicha sociedad, valorada en 109 millones de euros. Como consecuencia de esta operación la Sociedad ha generado un beneficio por importe de 21 millones de euros registrado en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros".

A 31 de diciembre de 2009, la valoración de la participación de la Sociedad en Vueling Airlines, S.A., de acuerdo a su cotización bursátil, asciende a 169 millones de euros.

8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS

8.1 Información cualitativa

La Sociedad tiene establecidos procedimientos y sistemas que permiten identificar, evaluar, gestionar y mitigar los riesgos principales que afectan a sus distintas actividades.

La actuación en materia de riesgos se extiende a los parámetros y palancas claves de gestión de la Sociedad, como son: la cuenta de pérdidas y ganancias, el endeudamiento, las inversiones y desinversiones y el desarrollo del Plan Director, de manera que permita optimizar la cuenta de pérdidas y ganancias y el endeudamiento y adoptar decisiones equilibradas en términos de rentabilidad y riesgo para las nuevas inversiones.

En lo que se refiere a riesgos financieros, la Sociedad mantiene un programa de gestión con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio de combustible en los resultados y de preservar la liquidez necesaria para sus operaciones e inversiones.



Riesgo de tipo de cambio

Debido a su actividad internacional, la Sociedad genera cobros y pagos en monedas distintas del euro. El riesgo mayor corresponde a la revalorización del dólar americano frente al euro ya que la Sociedad tiene mayores pagos en dólares que ingresos.

Este riesgo se gestiona, básicamente, de manera combinada con dos clases de actuaciones: con coberturas estratégicas (hasta 5 años) utilizando permutas de divisas ("swaps"), así como opciones y otros productos derivados por un importe que cubre un determinado porcentaje de la posición, y con coberturas tácticas de horizonte temporal menor o igual a un año que permiten adaptarse a la tendencia de mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares.

Riesgo de tipo de interés

Debido a la posición neta deudora de la Sociedad (incluyendo las operaciones de arrendamiento operativo de aviones) la misma tiene una exposición a la subida de tipos de interés de las monedas en que denomina su deuda.

Para gestionar este riesgo la Sociedad mantiene como mínimo un porcentaje de su deuda a tipos fijos o con protección. Adicionalmente, mediante la diversificación de las monedas de financiación (dólar americano, euro, franco suizo y libra esterlina) se consigue disminuir el riesgo de una subida global del nivel de tipos de interés de financiación de la Sociedad.

Riesgo de precio de combustible

La Sociedad gestiona el coste de combustible de aviación mediante políticas activas de control de riesgos y mantiene la política de cubrir directamente el precio del queroseno (JET Kero CIF-NWE).

La reducción de este riesgo se realiza habitualmente mediante la contratación de "swaps" y opciones.

Riesgo de liquidez

Debido al carácter estacional de su negocio y a las necesidades de inversión y financiación derivadas de la renovación de su flota, la Sociedad mantiene una política de liquidez que se traduce en un significativo volumen de disponibilidades de caja e inversiones financieras a corto plazo.

Esta posición de tesorería está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo como "repos" de deuda, eurodepósitos y pagarés bancarios a través de entidades financieras de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo de contrapartida vigente.

Además de las inversiones a corto plazo y de la posición de caja, la Sociedad dispone permanentemente de pólizas de crédito que garantizan sus necesidades de liquidez.

Riesgo de crédito

Los principales activos financieros de la Sociedad son caja y efectivo, instrumentos de patrimonio y otros instrumentos financieros, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar. Estas dos últimas partidas concentran los riesgos de insolvencia y morosidad. Con carácter general la Sociedad controla los riesgos de morosidad e insolvencia mediante la fijación de límites de crédito y el establecimiento de condiciones restrictivas respecto a los plazos de cobro.



Los deudores y cuentas a cobrar a terceros representan, principalmente, los saldos pendientes de cobro a agencias de pasaje y cargo por el transporte de pasajeros y mercancías, así como por los servicios de asistencia en aeropuertos y mantenimiento prestados a clientes. Para las operaciones con compañías aéreas y agencias de pasaje nacionales, la Sociedad tiene establecida la política de constitución de garantías bancarias materializadas en avales que dan cobertura parcial a los créditos mantenidos con las mismas. Adicionalmente en el caso de ciertas agencias de pasaje nacionales, la Sociedad tiene constituida una póliza de seguros de cobertura parcial. Con carácter general la Sociedad controla los riesgos de morosidad e insolvencia mediante la fijación de límites de crédito y el establecimiento de condiciones restrictivas respecto a los plazos de cobro.

La Sociedad no tiene una concentración significativa del riesgo de crédito con terceros, como consecuencia de la distribución del riesgo comercial entre un gran número de entidades y de tasas históricas de impagados en niveles muy bajos.

Durante el ejercicio 2009, la dotación por deterioro de créditos por operaciones comerciales ha ascendido a 12 millones de euros (4 millones de euros en el ejercicio 2008), y la provisión por deterioro de créditos por operaciones comerciales al 31 de diciembre de 2009 y 2008 asciende a 35 y 28 millones de euros, respectivamente.



8.2 Información cuantitativa

Siguiendo la política de gestión de riesgos descrita en la Nota 8.1 anterior, la realiza contrataciones de derivados principalmente de tipo de cambio, tipo de interés y precio del combustible de aviación.

De los derivados de tipo de cambio, los más empleados son los "swaps" de divisa ("cross currency swaps"), "forwards" y opciones. De los derivados de tipo de interés, los más utilizados son las permutas financieras ("swaps") de tipo de interés. Los derivados de precio de combustible son principalmente "swaps" y opciones.

La Sociedad clasifica sus derivados en tres tipos siguiendo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF):

1. Derivados designados como coberturas de flujos de efectivo ("cash-flow"): aquéllos que permiten cubrir principalmente los flujos de caja de los arrendamientos operativos, ventas de billetes en moneda diferente al euro y compras de combustible.
2. Derivados designados como coberturas de valor razonable ("fair value"): aquéllos que permiten cubrir el valor de mercado de los activos y pasivos registrados en el balance de situación.
3. Resto de derivados: aquellos que no han sido designados como cobertura o que no cumplen con los requisitos establecidos por las NIIF.

Coberturas de tipo de cambio

Al 31 de diciembre de 2009, los derivados que cubrían las variaciones de tipo de cambio por traslación, pero que no han sido designados específicamente como cobertura bajo NIIF (ya que se compensan de forma natural en la cuenta de pérdidas y ganancias) y los activos y pasivos subyacentes cubiertos, son los siguientes:

Millones de dólares

	Moneda	Importe
Subyacente:		
<u>Activos:</u>		
Préstamo a Sociedades IBERBUS	USD	112
Anticipos para flota y motores	USD	332
Fianzas entregadas	USD	1
Fondos Venezuela	USD	52
Equitys A-320	USD	54
<u>Pasivos:</u>		
Deuda 4 A-320/321	USD	(153)
Deuda 5 A-340	USD	(101)
Total subyacente		297
Derivado:		
Cross Currency Swap	USD	(7)
Fx Swaps	USD	302
Total derivados		295

El valor razonable de estos derivados al 31 de diciembre de 2009 asciende a 200.000 euros negativos y su cambio de valor respecto al 31 de diciembre de 2008, 6 millones de euros, se ha registrado como ingreso en el ejercicio, habiéndose compensado con el resultado negativo de la valoración de las partidas de activo y pasivo.

Al 31 de diciembre de 2009, el importe nocional total de las coberturas de flujo de efectivo por riesgo de tipo de cambio es el siguiente:

Subyacente	Millones de USD	Tipo de cobertura	Flujos cubiertos (Millones USD)				
	Salidas de flujos de caja esperadas		2010	2011	2012	2013	2014
Gastos en divisa	1.041	Cross Currency Swaps	206	171	153	95	40
		Opciones:					
		USD "Four Ways"	-	-	-	-	-
		USD "túneles"	435	-	-	-	-
		Fx Forwards	165	-	-	-	-
Entrada flota	160	Fx Forwards	40	-	-	-	-
Seguros	14	Fx Forwards	7	-	-	-	-

El valor de mercado al 31 de diciembre de 2009 de los derivados de tipo de cambio ("FX forwards" y opciones) es positivo y asciende a 6 millones de euros (23 millones de euros positivos en 2008). El importe neto del 2009 está compuesto por 26 millones de euros registrados en los epígrafes "Inversiones financieras a largo plazo - Derivados" e "Inversiones financieras a corto plazo - Derivados", y de 20 millones de euros registrados en los epígrafes "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" del pasivo del balance de situación adjunto. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en 2010.



Los cambios en el valor razonable de la parte inefectiva de "forwards", por importe negativo de 200.000 euros, se han imputado como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 adjunta.

El cambio de valor razonable de los derivados de tipo de cambio que son eficaces como coberturas de flujos de efectivo asciende a 17 millones de euros negativos antes de considerar su efecto impositivo, que se difiere y se ha registrado en el patrimonio, neto de su efecto fiscal.

El riesgo de tipo de cambio y tipo de interés de los alquileres de flota ha sido gestionado con "Cross Currency Swaps" (CCS) que transforman un pago originalmente en dólares USA a euros.

El efecto de una variación del tipo de cambio de más 10% en el EUR/USD sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es de 70 millones de euros negativos, aproximadamente. En el caso de que la variación del tipo de cambio fuera de menos 10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 75 millones de euros positivos, aproximadamente.

Coberturas de flujos a 31 de diciembre de 2009

En Millones (*)

Instrumento	Sociedad	Sociedad	Nominal a 31-12-09	Nominal a 31-12-10	Nominal a 31-12-11	Nominal a 31-12-12	Nominal a 31-12-13
Cross Currency Swaps:							
De flotante a fijo	Recibe USD	Paga EUR	340	305	244	172	40
De flotante a flotante	Recibe USD	Paga EUR	343	126	-	-	-
De flotante a flotante	Recibe EUR	Paga USD	386	77	-	-	-
De fijo a fijo	Recibe USD	Paga EUR	246	124	116	87	44

(*) Los importes figuran en la moneda en que la Sociedad paga.

El valor razonable de las permutas financieras ("Cross Currency Swaps") formalizadas al 31 de diciembre de 2009 asciende a 41 millones de euros negativos. El importe neto del 2009 se compone de 8 millones de euros en cuentas de activo y 49 millones de euros en cuentas de pasivo. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2010 a 2014.

Coberturas sobre tipos de interés

La Sociedad utiliza permutas financieras ("Cross Currency Swaps" e "Interest Rate Swap") sobre tipos de interés para gestionar su exposición a fluctuaciones en los tipos de interés de sus operaciones de financiación de la flota, de acuerdo con el siguiente detalle:

Nominal en millones de Dólares USA

Instrumento	Moneda	31-12-09	31-12-10	31-12-11	31-12-12	31-12-13
Interest Rate Swaps:						
De flotante a flotante (*)	USD	256	235	212	63	-

(*) La Sociedad paga tipo de interés flotante con cap y floor y recibe tipo de interés flotante.

El valor razonable de las permutas financieras ("Interest Rate Swap") formalizadas al 31 de diciembre de 2009 asciende a 6 millones de euros negativos, registrado en cuentas de pasivo. Estas coberturas están vinculadas a flujos que se producirán en los ejercicios 2010 a 2012.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de las permutas financieras en las coberturas de flujo de efectivo y tipos de interés, que suponen un ingreso de 3 millones de euros, han sido registradas en Patrimonio, netas de su impacto fiscal. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz, que supone un beneficio de 1 millón de euros, se ha imputado al resultado del ejercicio.



El efecto de una variación de +50 puntos básicos de la curva de tipos del euro sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es de 5 millones de euros positivos, aproximadamente. En el caso de considerar una variación de -50 puntos básicos, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 5 millones de euros negativos, aproximadamente.

Un movimiento de +/-50 puntos básicos sobre la curva de tipos de interés del dólar USA tendría los siguientes efectos: + 50 puntos básicos impactaría en el valor de las coberturas en 2 millones de euros positivos, aproximadamente. Por el contrario, una variación de -50 puntos básicos tendría un efecto de 2 millones de euros negativos, aproximadamente.

A efectos de estos cálculos, la Sociedad considera como escenario más probable un movimiento en las curvas de tipos de interés de esta magnitud en el transcurso de 2010. No obstante, a efectos de la simplificación del análisis, se ha considerado que la variación de los tipos de interés se produciría al cierre de 2009 y se mantendría estable durante 2010.

Coberturas sobre precio de combustible

Subyacente	Commodity	Tm	Tipo de cobertura	Tm
				Nominal a 31-12-09
Compras combustible "JET Keroseno"	JET Kero CIF-NWE	1.814.000	SWAPS	1.146.000

El riesgo de precio del combustible está cubierto con "Swaps" que protegen las variaciones de flujos debidas a las variaciones del precio del combustible.

El valor de mercado de los derivados de combustible asciende a 25 millones de euros positivos al 31 de diciembre de 2009 (373 millones de euros negativos en 2008), de este importe se han registrado 25 millones de euros en cuentas de activo y, marginalmente, 30.000 euros en cuentas de pasivo, en el epígrafe "Deudas a corto plazo" del balance de situación adjunto.

Las variaciones de valor acumuladas por la parte eficaz de los derivados de combustible, que ascienden a 395 millones de euros positivos antes de su impacto fiscal, han sido registradas en Patrimonio, netas de su impacto fiscal. Los cambios de valor acumulados por la parte ineficaz, han supuesto un beneficio de 3 millones de euros, y se han imputado al resultado del ejercicio.



El efecto de una variación del precio del combustible de +10% sobre el valor de las coberturas a 31 de diciembre de 2009 es 51 millones de euros positivos. En el caso de considerar una variación del precio de combustible de -10%, el cambio de valor de la posición de cobertura a 31 de diciembre de 2009 sería de 51 millones de euros negativos.

9. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR

En este epígrafe de los balances de situación al 31 de diciembre de 2009 y 2008 adjuntos se incluyen, fundamentalmente, los saldos con clientes por ventas realizadas directamente por la Sociedad, y con las agencias de pasaje y carga que comercializan los servicios prestados por ella. También se incluyen los saldos con compañías aéreas procedentes, principalmente, de los servicios prestados por la Sociedad por billetes vendidos originalmente a través de otras compañías aéreas y, finalmente, se incluye un saldo con la Hacienda Pública (véase Nota 13.1).

Las provisiones registradas por la Sociedad en función de su análisis de la recuperación de las cuentas a cobrar, basada en la antigüedad y en un análisis específico de las mismas, forman parte del saldo de este epígrafe.

10. PATRIMONIO NETO Y FONDOS PROPIOS

10.1 Capital social

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, el capital social de la Sociedad asciende a 743 millones de euros representado por 953.103.008 acciones de 0,78 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase y se encuentran totalmente suscritas y desembolsadas representadas mediante anotaciones en cuenta. Todas las acciones de la Sociedad están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando de iguales derechos políticos y económicos.

Los accionistas de la Sociedad al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 eran los siguientes:

	2009		2008	
	Número de acciones	Porcentaje	Número de acciones	Porcentaje
Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid	219.098.519	22,99	219.098.519	22,99
British Airways Plc	125.321.425	13,15	125.321.425	13,15
Chase Nominees Ltd.	49.594.518	5,20	-	-
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales	49.212.526	5,16	49.212.526	5,16
The Bank of New York Mellon	38.072.751	3,99	-	-
El Corte Inglés, S.A.	32.151.759	3,37	32.151.759	3,37
B. Metzler seel. Sohn & Co	-	-	28.458.106	2,99
Otros	439.651.510	46,14	498.860.673	52,34
	953.103.008	100	953.103.008	100

10.2 Reserva legal

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

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

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008 esta reserva se encuentra constituida en un 20% del capital social.

10.3 Prima de emisión

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



10.4 Acciones propias

El movimiento de los ejercicios 2009 y 2008 en el epígrafe "Acciones propias" de los balances de situación adjuntos es el siguiente:

	2009		2008	
	Número de acciones	Millones de euros	Número de acciones	Millones de euros
Al inicio del ejercicio	27.898.271	64	8.050.000	19
Altas	-	-	20.255.916	46
Bajas	-	-	(407.645)	(1)
Al cierre del ejercicio	27.898.271	64	27.898.271	64

Las acciones propias en poder de la Sociedad al 31 de diciembre de 2009 representan el 2,93% del capital social con un valor nominal global de 22 millones de euros y un precio medio de adquisición de 2,31 euros por acción. Asimismo, el precio medio de venta de acciones propias por la Sociedad en el ejercicio 2008 fue de 2,69 euros por acción.

De acuerdo con el proceso de fusión descrito en la Nota 6.1.1 está previsto que las acciones propias sean amortizadas.

11. PROVISIONES A LARGO PLAZO

El detalle de estas provisiones al cierre de los ejercicios 2008 y 2009, así como los principales movimientos registrados durante el ejercicio, son los siguientes:

Millones de euros						
	Saldo al 31-12-08	Adiciones	Aplicaciones	Traspasos	Exceso de provisiones	Saldo al 31-12-09
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	669	49	(20)	(55)	(45)	598
Provisión por reestructuración	433	51	(114)	55	-	425
Provisión para grandes reparaciones (Nota 4.2)	74	24	(2)	-	(10)	86
Otras provisiones	133	3	(10)	-	-	126
	1.309	127	(146)	-	(55)	1.235

11.1 Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal

Las adiciones al epígrafe "Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal" incluyen la dotación anual del coste normal, así como, la correspondiente a los rendimientos financieros de la provisión ya constituida y que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 en los epígrafes "Gastos de personal - Cargas sociales" por importe de 26 millones de euros y "Gastos financieros" por importe de 23 millones de euros, respectivamente. Los desembolsos relacionados con este concepto se distribuyen de manera aproximadamente lineal entre ejercicios.

La disminución del saldo en 55 millones de euros en concepto de "Traspasos" se corresponde con el importe acumulado en esta provisión hasta el 31 de diciembre de 2008 en concepto de obligaciones por prestaciones al personal, que en 2009 se ha acogido al Expediente de Regulación de Empleo (véase Nota 4.11). Este importe de 55 millones de euros se ha traspasado al concepto "Provisión por reestructuración" donde se recoge la provisión necesaria relacionada con dicho Expediente de Regulación de Empleo.



El importe dado de baja en el ejercicio en concepto de "Excesos de provisiones", 45 millones de euros, está relacionado con la opción de continuar en activo, que se ha abierto a partir de mayo de 2009 para el colectivo de tripulantes pilotos que cumplan 60 años de edad a partir de 2009 (véase Nota 4.11). Hasta esa fecha, el saldo del epígrafe "Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal" incluía el importe de la provisión estimada para la retribución futura del colectivo de tripulantes pilotos en situación de reserva (entre los 60 años y 65 años de edad). Al existir la opción de continuar en activo, ya no es necesaria una provisión por este concepto, ya que, la retribución de los que se acogan a esta opción tendrá la consideración de gasto de personal del ejercicio correspondiente. Al tratarse de una situación nueva y no haber precedentes que indiquen cómo se acogerá a esta opción el colectivo de tripulantes pilotos, la Sociedad ha optado por hacer, durante los próximos dos ejercicios, un seguimiento que permita contrastar las hipótesis consideradas en el estudio actuarial correspondiente, e ir ajustando la provisión que todavía ha quedado registrada al 31 de diciembre de 2009, incluida en este epígrafe del balance de situación.

Los 45 millones de euros dados de baja de esta provisión se han registrado como ingreso en el epígrafe "Excesos de provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 adjunta.

11.2 Provisión por reestructuración

El saldo del epígrafe "Provisión por reestructuración", corresponde al valor actual de los pasivos por el Expediente de Regulación de Empleo (Nota 4.11) aprobado en 2001 y prorrogado hasta 2010 (3.832 empleados al 31 de diciembre de 2009). El 20 de abril de 2009, la Sociedad aprobó una extensión del plazo de acogimiento y aplicación del mencionado Expediente de Regulación de Empleo, hasta el 31 de diciembre de 2013, para el colectivo de tripulantes pilotos en los mismos términos y condiciones.

Los desembolsos relacionados con esta provisión se producirán a lo largo de los próximos 7 años en función de la edad de las personas que se han acogido o que finalmente se acogan al expediente.

11.3 Otras provisiones

Este epígrafe recoge el importe previsto para hacer frente a responsabilidades probables de diversa naturaleza, relacionadas fundamentalmente con litigios y actas fiscales en curso de resolución (véase Nota 4.11).



12. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

El saldo de las cuentas de los epígrafes "Deudas a largo plazo" y "Deudas a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

	31-12-09			31-12-08		
	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Valorados a coste amortizado:						
Deudas con entidades de crédito	221	27	248	115	75	190
Arrendamiento financiero	30	224	254	55	223	278
Otros pasivos financieros	17	2	19	21	2	23
Valorados a valor razonable:						
Derivados (Nota 8)	27	48	75	448	103	551
Total	295	301	596	639	403	1.042

12.1 Deudas con entidades de crédito

La composición de las deudas con entidades de crédito al 31 de diciembre de 2009 y 2008, correspondientes a préstamos y líneas de crédito, clasificadas de acuerdo con sus vencimientos, era la siguiente:

Millones de euros

31-12-09							
Moneda	Deudas con vencimiento en						Total
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y siguientes	
Euros	145	6	4	5	4	8	172
Dólar USA	76	-	-	-	-	-	76
	221	6	4	5	4	8	248

Millones de euros

31-12-08							
Moneda	Deudas con vencimiento en						Total
	2009	2010	2011	2012	2013	2014 y siguientes	
Euros	57	3	4	4	4	7	79
Dólar USA	58	53	-	-	-	-	111
	115	56	4	4	4	7	190

El tipo de interés medio ponderado anual de estos préstamos y créditos indicados anteriormente fueron del 4,99% y 5,23% para los préstamos en euros y del 4,70% y 4,86% para los préstamos en dólares USD para los ejercicios 2009 y 2008, respectivamente.

La Sociedad tenía contratadas líneas de crédito cuyo límite ascendía a 193 millones de euros en 2009 y 201 millones de euros en 2008. El disponible en estas pólizas al 31 de diciembre de 2009 ascendía a 28 millones de euros.



12.2 Acreedores por arrendamiento financiero

Al cierre de los ejercicios 2009 y 2008 la Sociedad tenía contratadas con los arrendadores las siguientes cuotas de arrendamiento mínimas (incluyendo, si procede, las opciones de compra), de acuerdo con los contratos en vigor:

Millones de euros

	Deudas nominadas en euros		Deudas nominadas en dólares USA	
	2009	2008	2009	2008
Menos de un año	13	38	17	17
Entre dos y cinco años	100	90	110	124
Más de cinco años	8	3	6	6
Total valor actual	121	131	133	147

Los préstamos contratados por la Sociedad están referenciados a tipos de mercado como el EURIBOR o LIBOR.

13. SITUACIÓN FISCAL

13.1 Saldos con Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2009 y 2008 era la siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Activos por impuesto diferido	637	595
	637	595
Saldos corrientes:		
Haciendas Públicas extranjeras	5	7
Por el Impuesto sobre el Valor Añadido	7	17
Por otros conceptos	6	3
	18	27

El desglose de los saldos acreedores con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2009 y 2008 es el siguiente:

Millones de euros

	2009	2008
Saldos no corrientes:		
Pasivos por impuesto diferido	7	1
	7	1
Saldos corrientes:		
Por tasas de salida y seguridad de aeropuertos	35	35
Haciendas Públicas extranjeras	33	35
Organismos de la Seguridad Social	20	21
Retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	30	29
Otros saldos acreedores	-	4
	118	124



13.2 Conciliación del resultado contable con la base imponible fiscal y el gasto o (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades

La conciliación del resultado contable de los ejercicios 2009 y 2008 con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades así como el importe registrado en el epígrafe "Impuesto sobre beneficios" de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008, es como sigue:

Millones de euros

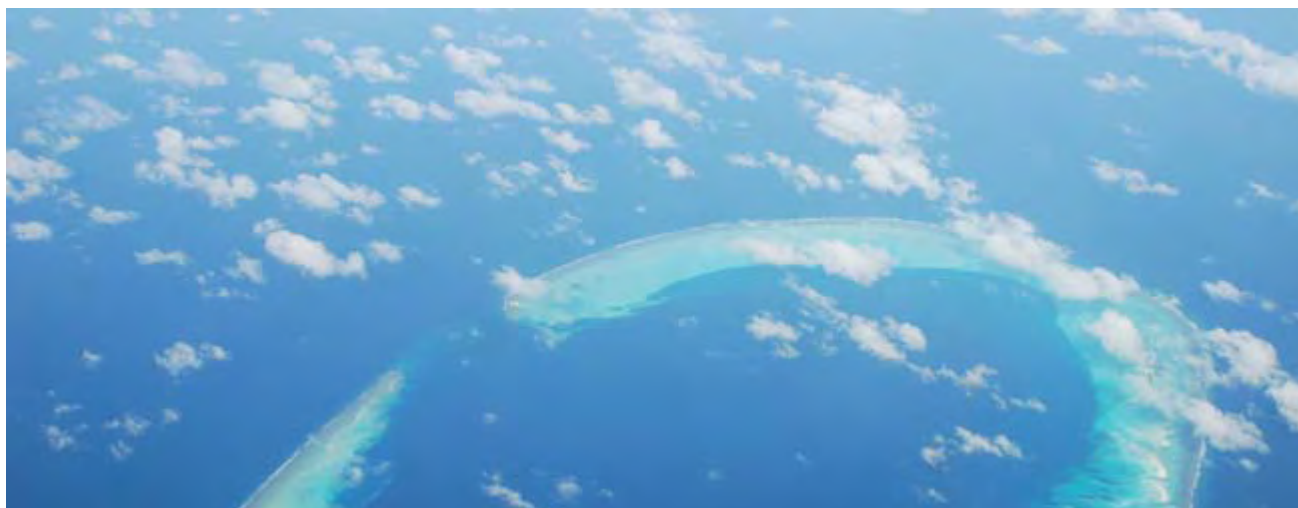
	2009		2008	
	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)	Cuenta a cobrar / (pagar)	Gasto / (Ingreso)
Resultado contable del ejercicio antes de impuestos	(443)	(443)	26	26
Diferencias permanentes:				
Aumentos	2	2	2	2
Disminuciones	(1)	(1)	(10)	(10)
Diferencias temporales:				
Con origen en el ejercicio				
Aumentos (a)	151	-	116	-
Disminuciones (b)	(57)	-	-	-
Con origen en ejercicios anteriores				
Aumentos	1	-	-	-
Disminuciones (c)	(222)	-	(210)	-
Base imponible (resultado fiscal)	(569)	(442)	(76)	18
Cuota fiscal al 30%	(171)	(132)	(23)	5
Deducciones	(6)	(6)	(5)	(5)
Activo por impuesto diferido - Crédito fiscal	(177)	-	(28)	-
Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades	-	(138)	-	-
Ajustes a la imposición sobre beneficios (Nota 13.4)	-	(24)	-	1
Total Gasto / (Ingreso) por Impuesto sobre Sociedades	-	(162)	-	1

(a) Este importe corresponde, en su mayor parte, a dotaciones de provisiones para obligaciones con el personal y otras provisiones para riesgos y gastos, así como, a los importes recibidos durante el ejercicio por créditos memorándum y otros incentivos cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere.

(b) Este importe corresponde, principalmente, a la aplicación de la provisión producida por la aportación de las acciones de Clickair, S.A. en la ampliación de capital habida en la sociedad Vueling Airlines, S.A. (véanse Notas 7.1 y 13.7), y a la consideración como gasto deducible del ejercicio de la revalorización del pasivo por el programa de puntos "Iberia Plus" habida como consecuencia del cambio de criterio mencionado en la Nota 2.3.

(c) Este importe corresponde, fundamentalmente, a aplicaciones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores para obligaciones con el personal y al reconocimiento como ingresos del ejercicio de créditos memorándum y otros incentivos recibidos en ejercicios anteriores.





La legislación en vigor relativa al Impuesto sobre Sociedades establece diversos incentivos fiscales con objeto de fomentar las inversiones y las aportaciones a mutualidades. La Sociedad se ha acogido a determinados beneficios fiscales por dichos conceptos, teniendo previsto acreditar deducciones por importe de 4 millones de euros en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009. Asimismo, la Sociedad ha previsto acreditar en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2009 deducciones por doble imposición interna e internacional por importe de 2 millones de euros. Por su parte, la Sociedad se ha aprovechado de determinadas deducciones por la reinversión de beneficios extraordinarios, los importes reinvertidos y las deducciones correspondientes son los siguientes:

Millones de euros

	Reinversión	Deducción
2005	825	129
2006	1	-
2007	123	16
2008	-	-
2009	8	1

13.3 Impuestos reconocidos en el Patrimonio Neto

El detalle de los impuestos registrados en 2008 y 2009 con impacto directamente en el Patrimonio Neto, y su movimiento durante dichos ejercicios, es el siguiente:

Millones de euros

	Saldo al 01-01-08	Aumentos	Disminuciones	Saldo al 31-12-08	Ajustes por cambio de criterio (Nota 2.3)	Disminuciones	Saldo al 31-12-09
Instrumentos financieros de cobertura	38	101	(20)	119	-	(115)	4
Activos financieros disponibles para la venta	-	34	-	34	-	(7)	27
Programa "Iberia Plus"	-	-	-	-	11	(11)	-
Total	38	135	(20)	153	11	(133)	31

13.4 Desglose del gasto / (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades

El desglose del gasto o (ingreso) por Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2009 y 2008 es el siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Impuesto corriente:		
Por operaciones continuadas	-	-
Impuesto diferido:		
Por operaciones continuadas	(138)	-
Ajustes a la imposición sobre beneficios	(24)	1
Total	(162)	1

Los ajustes a la imposición se corresponden, fundamentalmente, con el ingreso percibido de la hacienda pública española en concepto de impuesto sobre sociedades, así como diferencias entre la estimación del Impuesto sobre Sociedades realizada al cierre del ejercicio 2008 y la declaración del mencionado impuesto finalmente presentada (véase Nota 13.5).



13.5 Activos y pasivos por impuesto diferido registrados

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, se han registrado en el balance de situación en los epígrafes "Activos por impuestos diferidos" y "Pasivos por impuestos diferidos", de acuerdo con el siguiente detalle:

	2009		2008	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
Diferencias temporarias	422	7	567	1
Crédito fiscal por bases imponibles negativas	199	-	23	-
Deducciones pendientes de aplicar	16	-	5	-
Total	637	7	595	1

Los movimientos habidos durante los ejercicios 2008 y 2009 en la cuenta "Activos por impuesto diferido", son como sigue:

Millones de euros

	Activos por impuesto diferido			
	Por diferencias temporarias	Por bases imponibles negativas	Por deducciones pendientes de aplicación	Total
Saldo al 1 de enero de 2008	483	-	-	483
Altas	149	23	5	177
Bajas	(65)	-	-	(65)
Saldo al 31 de diciembre de 2008	567	23	5	595
Ajuste por cambio de criterio (Nota 2.3)	11	-	-	11
Saldo al 1 de enero de 2009	578	23	5	606
Altas	45	171	6	222
Bajas	(201)	-	-	(201)
Ajustes positivos a la imposición (Nota 13.4)	-	5	5	10
Saldos finales	422	199	16	637

Los activos por impuesto diferido se han generado, principalmente, por las dotaciones efectuadas para atender a las obligaciones con el personal y otras provisiones, que serán fiscalmente deducibles durante los próximos ejercicios, así como, por los ingresos recibidos por créditos memorándum y otros incentivos relacionados con la flota cuyo reconocimiento contable como ingresos se difiere. Adicionalmente, incluye los impuestos registrados con impacto directamente en el Patrimonio Neto (véase Nota 13.3).

Al cierre del ejercicio 2009, una vez considerada la estimación del Impuesto sobre sociedades del ejercicio 2009, el detalle de los créditos fiscales por bases imponibles negativas así como su plazo máximo para su compensación, es el siguiente:

Millones de euros

Año de origen	Base imponible	Efecto fiscal	Compensable hasta
2008	94	28	2023
2009	569	171	2024
	663	199	

El calendario estimado de aplicación de los activos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2009 es el siguiente:

Millones de euros

Año de recuperación	
2010	82
2011	36
2012 y siguientes	519
	637

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el balance de situación por considerar los Administradores de la Sociedad que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Sociedad, es probable que dichos activos sean recuperados.



13.6 Inspecciones fiscales

Como consecuencia de diferentes inspecciones, las autoridades tributarias han incoado determinadas actas, firmadas en disconformidad y recurridas por la Sociedad, correspondientes a los ejercicios 1993 a 1997 (principalmente retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).

Asimismo, la Sociedad ha recurrido las actas incoadas en relación con el Arancel de Aduanas correspondiente a 1998 (segundo semestre), 1999 y 2000 (cinco primeros meses).

En la inspección llevada a cabo durante los ejercicios 2007 y 2008, las autoridades incoaron actas, en relación al Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2002 a 2004 y al Impuesto sobre el Valor Añadido ejercicios 2003 a 2004, ambas en conformidad. Adicionalmente, las autoridades incoaron actas en relación al Impuesto sobre la Renta de no Residentes, así como al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de los ejercicios 2003 y 2004, recurridas por la Sociedad.

Los Administradores y los asesores fiscales de la Sociedad no esperan que de la resolución de los distintos recursos antes mencionados se deriven pasivos adicionales a los registrados en la cuenta "Provisiones a largo plazo - Otras provisiones" (véase Nota 11).

En relación con los ejercicios no prescritos, 2005 y siguientes del Impuesto sobre Sociedades y los ejercicios 2006 y siguientes para los restantes impuestos aplicables a la Sociedad, los Administradores no esperan que se materialicen pasivos adicionales a los contabilizados que pudieran tener un impacto significativo en las cuentas anuales.

13.7 Pasivos por impuesto diferido

En cumplimiento de lo provisto en el artículo 93 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), se hace constar que la información relativa a la fusión de la Sociedad con Aviación y Comercio, S.A. se incluyó en la Nota 19 de la Memoria correspondiente al ejercicio 2000. Asimismo, en 2004 se realizó una aportación no dineraria a Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L., respecto de la cual, y conforme al artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, se renunció a parte de los beneficios fiscales. La información relativa a esta transacción se incluyó en la Nota 18 de la Memoria de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2004.

Asimismo, en cumplimiento de lo provisto en el artículo 84 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (R.D. Legislativo 4/2004 de 5 de marzo), en el ejercicio la Sociedad ha participado como accionista en la fusión de Vueling Airlines, S.A. y Clickair, S.A., habiéndose considerado como imputable a efectos fiscales la plusvalía obtenida por importe de 21 millones de euros, generando un impuesto diferido de 6 millones de euros. La información relativa a esta transacción se incluye en la Nota 7.1.



14. MONEDA DIFERENTE AL EURO

El detalle de las transacciones en moneda diferente al euro más significativas, valoradas al tipo de cambio medio, son las siguientes:

Millones de euros		
	2009	2008
Ventas	1.207	1.450
Servicios prestados	198	234
Compras	894	1.034
Servicios recibidos	590	629

Los saldos en moneda diferente al euro más significativos corresponden fundamentalmente a anticipos de flota, cuentas a cobrar por venta de billetes y servicios de mantenimiento prestados y cuentas a pagar por compras de combustible y repuestos de flota.

Como consecuencia de la devaluación producida en el bolívar durante los primeros días de 2010 por decisión del gobierno de Venezuela, la Sociedad ha procedido a reevaluar los activos y pasivos afectados por dicha medida, reconociendo un gasto por importe de 6 millones de euros registrados en el epígrafe "Diferencias de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2009 adjunta.

El importe de las restantes diferencias de cambio reconocidas en el resultado del ejercicio, por clases de instrumentos financieros, corresponden fundamentalmente a derivados y deudas con entidades de crédito.

15. INGRESOS Y GASTOS

15.1 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 2009 y 2008 es como sigue:

Millones de euros		
	2009	2008
Ingresos de pasaje (a)	3.325	4.218
Ingresos de carga	224	309
Handling (despacho de aviones y servicios en aeropuerto)	266	275
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297
Otros ingresos	87	89
	4.212	5.188

(a) Incluye otros ingresos (recuperaciones de billetes caducados, acuerdos comerciales, etc.) por importe de 188 millones de euros y 327 millones de euros en 2009 y 2008, respectivamente.

La distribución por redes de los ingresos de pasaje sin incluir los otros ingresos es la siguiente:

Millones de euros		
	2009	2008
Doméstico	709	929
Medio radio	890	1.124
Largo radio	1.538	1.838
	3.137	3.891



15.2 Otros ingresos de explotación

El desglose por conceptos de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 adjunta es como sigue:

Millones de euros		
Conceptos	2009	2008
Ingresos accesorios, subvenciones y otros gastos de gestión corrientes:		
Ingresos por comisiones	64	80
Ingresos por alquileres	15	18
Otros ingresos diversos	75	100
	154	198
Otros ingresos no recurrentes	4	35
	158	233

Los ingresos por comisiones recogen, principalmente las comisiones cobradas por la venta de billetes volados por otras compañías aéreas, así como, las comisiones resultantes del acuerdo de franquicia con Air Nostrum y de la venta de billetes de Clickair, S.A. y Vueling Airlines, S.A. con código Iberia.

El epígrafe "Otros ingresos no recurrentes" del ejercicio 2008 incluye, fundamentalmente, 15 millones de euros de la liquidación recibida de una compañía de seguros.

15.3 Aprovisionamientos

El epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 adjunta, presenta la siguiente composición:

Millones de euros		
	2009	2008
Consumos de:		
Combustible de aviones	1.184	1.666
Repuestos para la flota aérea	191	160
Material de mayordomía	19	21
Otros aprovisionamientos	15	17
	1.409	1.864

La composición de dicho epígrafe, distinguiendo entre los importes de compras y las variaciones de existencias, es como sigue:

Millones de euros		
	2009	2008
Compras	1.404	1.890
Variación de existencias	14	(26)
Deterioro de existencias	(9)	-
Consumos	1.409	1.864

El detalle de las compras efectuadas por la Sociedad durante el ejercicio 2009, atendiendo a su procedencia es el siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Nacionales	383	777
Intracomunitarias	127	79
Importaciones	894	1.034
	1.404	1.890



15.4 Plantilla

El número de empleados, medido en términos de plantilla media, por categoría profesional durante los ejercicios 2009 y 2008, ha sido el siguiente:

	Número de empleados	
	31-12-09	31-12-08
Alta Dirección	10	10
Tierra:		
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	1.136	1.113
Cuerpo General Administrativo	5.290	5.587
Servicios Auxiliares	4.574	4.986
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	2.930	2.875
Otros	1.160	1.207
	15.090	15.768
Vuelo:		
Pilotos	1.590	1.644
Tripulantes de cabina de pasajeros	3.745	3.923
	5.335	5.567
	20.435	21.345

Al 31 de diciembre de 2009 y 2008, la distribución por sexos y por categoría profesional del personal en plantilla a dicha fecha es la siguiente:

	31-12-09		31-12-08	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Alta Dirección	1	9	1	9
Tierra:				
Grupo Superior de Gestores y Técnicos	431	676	430	714
Cuerpo General Administrativo	3.657	1.853	3.982	1.966
Servicios Auxiliares	457	4.576	479	4.941
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico	32	2.891	31	2.894
Otros	520	640	552	679
	5.097	10.636	5.474	11.194
Vuelo:				
Pilotos	60	1.580	60	1.608
Tripulantes de cabina de pasajeros	2.935	975	3.084	1.070
	2.995	2.555	3.144	2.678
	8.093	13.200	8.619	13.881

15.5 Otros gastos de explotación

La composición del epígrafe "Otros gastos de explotación" de los ejercicios 2009 y 2008 de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta es la siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Servicios de tráfico aéreo	342	361
Alquiler flota aérea (Nota 5.1):		
Dry lease	315	324
Wet lease	16	33
Carga	11	16
Otros	7	13
Tasas de navegación	252	258
Mantenimiento de flota aérea	202	228
Gastos comerciales	151	201
Gastos sistema de reservas	134	137
Otros alquileres	72	75
Servicios a bordo	66	72
Otro mantenimiento	46	49
Gastos de escala	34	37
Indemnizaciones de pasajeros, equipajes y carga	22	33
Cánones	24	24
Gastos de incidencias	22	16
Otros gastos de explotación	272	256
	1.988	2.133



El gasto por "Mantenimiento de flota aérea" incluye los gastos de mantenimiento subcontratados y la dotación a las provisiones para grandes reparaciones de aviones en arrendamiento operativo (véase Nota 4.2).

Los honorarios relativos a servicios de auditoría de cuentas prestados a Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades del Grupo por el auditor principal han ascendido en 2009 a 529.000 euros y a 611.500 euros en 2008. Por su parte, los honorarios relativos a otros servicios profesionales prestados a Iberia, Líneas Iberia Aéreas de España, S.A. por el auditor principal y otras entidades vinculadas al mismo ascendieron en los ejercicios 2009 y 2008 a 350.600 euros y 428.000 euros, respectivamente.

15.6 Ingresos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta es el siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Intereses de imposiciones a corto plazo	56	122
Intereses de créditos	6	7
Otros ingresos financieros	2	8
	64	137

15.7 Gastos financieros

El desglose del saldo de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta es el siguiente:

	Millones de euros	
	2009	2008
Intereses de préstamos	2	6
Intereses por arrendamientos financieros	14	15
Intereses de pasivos laborales	23	25
Otros gastos financieros	1	6
	40	52



16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Operaciones con partes vinculadas

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones entre la Sociedad del Grupo y entidades vinculadas:

Millones de euros

Gastos e Ingresos	2009			2008		
	Accionistas significativos	Sociedades o entidades del Grupo y asociadas	Total	Accionistas significativos	Sociedades o entidades del Grupo y asociadas	Total
Gastos:						
Gastos financieros	2	-	2	4	-	4
Contratos de gestión o colaboración	6	-	6	8	-	8
Arrendamientos	24	-	24	29	-	29
Recepción de servicios	22	56	78	24	61	85
Compra de bienes	4	-	4	4	-	4
	58	56	114	69	61	130
Ingresos:						
Ingresos financieros	29	-	29	22	-	22
Dividendos recibidos	-	1	1	-	-	-
Prestación de servicios	24	107	131	37	122	159
	53	108	161	59	122	181

Millones de euros

Otras transacciones	2009			2008		
	Accionistas significativos	Administradores y directivos	Total	Accionistas significativos	Administradores y directivos	Total
Compras de activos materiales, intangibles u otros activos	3	-	3	9	-	9
Acuerdos de financiación: préstamos y aportaciones de capital (prestatario)	128	-	128	88	-	88
Garantías y avales recibidos	50	-	50	51	-	51
Otras operaciones	-	6	6	-	6	6

Durante los ejercicios 2009 y 2008 se han producido las siguientes transacciones entre la Sociedad y entidades vinculadas:

Millones de euros

Accionistas significativos	2009		2008	
	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia	Cobrado de Iberia	Pagado a Iberia
British Airways Plc	13	24	16	37
Grupo El Corte Inglés	23	-	29	-
Caja Madrid	26	29	33	22
	62	53	78	59



Las operaciones realizadas con British Airways Plc corresponden fundamentalmente a comisiones de pasaje cobradas y pagadas a esta compañía, por los billetes emitidos por una compañía y volados por la otra, cobros y pagos derivados de los programas de fidelización, y cobros y pagos por servicios de handling prestados, entre otros conceptos.

En el caso del grupo "El Corte Inglés", las transacciones fundamentales corresponden a aprovisionamiento de vestuario para el personal de vuelo, comisiones e incentivos de ventas de pasaje y desarrollo de aplicaciones y equipos.

Por último, las operaciones con Caja Madrid corresponden, básicamente, a intereses por operaciones de financiación de flota y garantías prestadas para aviones, rentas por el alquiler de aviones, así como las rentabilidades de las inversiones financieras.

Saldos con vinculadas

El importe de los saldos a 31 de diciembre de 2009 y 2008 en balance con entidades vinculadas es el siguiente:

Millones de euros

	31-12-09			31-12-08		
	Accionistas significativos	Sociedades o entidades del Grupo y asociadas	Total	Accionistas significativos	Sociedades o entidades del Grupo y asociadas	Total
Inversiones a largo plazo						
Instrumentos de patrimonio	-	124	124	-	44	44
Créditos a empresas	-	6	6	-	-	-
Deudores comerciales	12	31	43	18	36	54
Inversiones a corto plazo	372	-	372	537	-	537
Tesorería	6	-	6	13	-	13
Deudas a corto plazo	14	10	24	-	9	9
Acreedores comerciales	1	23	24	4	19	23

Asimismo, a 31 de diciembre de 2009 y 2008 la Sociedad tiene comprometidas cuotas por arrendamiento de aeronaves con sociedades del grupo Caja Madrid por importe de 194 millones de euros y 224 millones de euros, respectivamente.

17. RETRIBUCIONES Y OTRAS PRESTACIONES A LOS ADMINISTRADORES Y A LA ALTA DIRECCIÓN

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2009 y 2008 por los Administradores de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

Miles de euros

	2009	2008
Asignación fija	783	780
Compensación económica por asistencia a sesiones	783	774
Retribuciones en especie	111	85
Total	1.677	1.639

Por otra parte, la Sociedad ha incurrido en gastos relacionados con el desempeño de las funciones de sus Administradores no ejecutivos por importe de 6.000 euros y 5.000 euros en 2009 y 2008, respectivamente.



Dos de los Administradores de la Sociedad ocupan un puesto ejecutivo (un Administrador en 2008), por cuyo desempeño la Sociedad ha satisfecho las siguientes cantidades:

	Miles de euros	
	2009	2008
Retribuciones fijas	550	693
Retribuciones variables	-	503
Retribuciones en especie	3	11
Seguridad Social y otros gastos	57	128
	610	1.335

En 2009, el anterior Presidente (Administrador de la Sociedad hasta causar baja) ha percibido una remuneración de 838.000 euros y, asimismo, el importe de los gastos asumidos por la Sociedad en concepto de Seguridad Social y otros conceptos ha ascendido a 57.000 euros. Adicionalmente, al causar baja ha percibido 3.167.000 euros, de este importe, 277.000 euros han supuesto gasto para la Sociedad y el resto lo ha cubierto un seguro.

Adicionalmente, durante 2009 y 2008 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro por importe de aproximadamente un millón de euros y trescientos mil euros, respectivamente.

Durante los ejercicios 2009 y 2008 no se ha concedido anticipos o créditos a los Administradores.

Retribuciones a la Alta Dirección

La remuneración de la Alta Dirección de la Sociedad - excluidos quienes, simultáneamente, tienen la condición de Administrador (cuyas retribuciones han sido detalladas anteriormente) - durante los ejercicios 2009 y 2008 puede resumirse en la forma siguiente:

	Miles de euros	
Concepto	2009	2008
Retribuciones salariales (fijas y variables)	2.919	3.010
Indemnizaciones	1.467	-
Remuneración en especie	126	112
	4.512	3.122

Adicionalmente, durante 2009 y 2008 se han realizado aportaciones a una póliza de seguro y a planes de pensiones por importe de 167.000 euros y 151.000 euros, respectivamente.

Durante los ejercicios 2009 y 2008 no se han concedido anticipos o créditos a los miembros del Comité de Dirección de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.



18. DETALLE DE PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES CON ACTIVIDADES SIMILARES Y REALIZACIÓN POR CUENTA PROPIA O AJENA DE ACTIVIDADES SIMILARES POR PARTE DE ADMINISTRADORES

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, se indican a continuación las actividades realizadas por los distintos Administradores, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.:

Nombre	Sociedad	Actividad	Tipo de régimen	Cargo/Función
Rafael Sánchez-Lozano	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Vocal Consejo
Roger Maynard	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Director de Alianzas e Inversiones
	British Airways CityFlyer Ltd. y British Airways European Ltd.	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Directivo / Consejero
Keith Williams	British Airways Plc	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Director Financiero / Consejero
Jorge Pont Sánchez	Vueling Airlines, S.A.	Transporte aéreo	Cuenta ajena	Vocal Consejo

Asimismo, y de acuerdo con el texto mencionado anteriormente, se indica que los únicos Administradores que participan en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sociedades dependientes son Roger Maynard que participa en un 0,0004994% en British Airways Plc y Keith Williams que participa en un 0,00286% en British Airways Plc.

Por último, los Administradores (o personas que actúen por su cuenta), no han realizado ni con Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ni con otras sociedades del Grupo Iberia, operaciones ajenas al tráfico ordinario de las sociedades ni operaciones en condiciones distintas a las habituales del mercado.

19. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En el marco de su política ambiental, Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. ha continuado desarrollando durante 2009 diversas actividades y proyectos con el fin de garantizar una correcta gestión de sus principales impactos sobre el entorno derivados del conjunto de la actividad de transporte aéreo.

Durante el 2009 y 2008 la Sociedad ha incurrido en gastos de naturaleza medioambiental por importe de 5 y 4 millones de euros, respectivamente, según el siguiente detalle:

	Millones de euros	
	2009	2008
Reparaciones y conservación medioambientales	2	1
Gastos de personal asociados a gestión ambiental	1	1
Tributos medioambientales y otros	2	2
	5	4

Por otra parte, los activos de naturaleza medioambiental, que incluyen depuradoras, almacenes de residuos peligrosos, sistemas de filtros y recarga de gases, infraestructuras para la recirculación de aguas, entre otros, presentan un coste de adquisición de 78 millones de euros y una amortización acumulada de 57 millones de euros al 31 de diciembre de 2009 (77 millones de euros de coste y 52 millones de euros de amortización acumulada en 2008).



En lo referente a la flota, la compañía mantiene una política de renovación de flota, en la que el medio ambiente es un aspecto relevante a tener en cuenta (minimización del impacto acústico y atmosférico). En este sentido, la Sociedad continúa incorporando nuevos modelos que reducen el consumo de combustible en torno al 20% frente a aviones de generaciones anteriores.

En cuanto a las operaciones en tierra, la Sociedad está certificada como ISO 14001/AENOR sobre Sistemas de Gestión Ambiental que incluye las instalaciones de mantenimiento aeronáutico de la Sociedad en el aeropuerto de Madrid (Barajas). Esta certificación, junto con las ya existentes en el área de handling y en el resto de instalaciones de mantenimiento de la Sociedad, supone que la totalidad de aspectos ambientales significativos de la compañía quedan cubiertos por una certificación externa.



Asimismo, desde el ejercicio 2009, la Sociedad ha entrado a formar parte del programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que pretende disminuir la congestión de aeronaves, así como su impacto en el medio ambiente.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, la Sociedad considera que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tiene suscritas, así como con las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada.

Por último, las inversiones realizadas por motivos medioambientales durante los ejercicios 2009 y 2008 han ascendido a 1 y 1 millón de euros, respectivamente.



**Informe
de Gestión**

IBERIA LÍNEAS DE ESPAÑA, S.A.

PRINCIPALES PARÁMETROS

IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación recurrentes	4.389	5.415	(18,9)
BAIIAR (EBITDAR) (1)	60	496	(87,7)
Resultado de explotación recurrente	(464)	(88)	n.s.
Resultado de explotación (2)	(475)	(4)	n.s.
Resultado antes de impuestos	(443)	26	n.s.
Resultado del ejercicio	(281)	25	n.s.
Beneficio básico por acción (cts. €) (3)	(30,4)	2,7	n.s.
Tráfico de pasajeros: producción e ingresos			
Asientos-kilómetro ofertados (AKO) (millones)	62.158	66.098	(6,0)
Pasajeros-kilómetro transportados (PKT) (millones)	49.612	52.885	(6,2)
Coeficiente de ocupación (%)	79,8	80,0	(0,2 p.)
Ingresos de pasaje (millones €)	3.137	3.891	(19,4)
Ingreso medio de pasaje por PKT (cts. €)	6,32	7,36	(14,1)
Ingreso medio de pasaje por AKO (cts. €)	5,05	5,89	(14,3)
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	1.504	1.525	(1,4)
Endeudamiento neto de balance (millones €) (4)	(1.401)	(1.782)	(21,4)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (5)	1.244	1.034	20,4
Margen resultado de explotación (%) (1)	(10,6)	(1,6)	(8,9 p.)
Margen resultado del ejercicio (%)	(6,4)	0,5	(6,9 p.)
Ingresos de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,06	8,19	(13,8)
Costes de explotación por AKO (cts. €) (1)	7,81	8,32	(6,2)
Coste explotación ex-fuel por AKO (cts. €) (1)	5,90	5,80	1,7
Recursos			
Plantilla media equivalente	20.435	21.345	(4,3)
Ingresos de explotación por empleado (miles €) (1)	215	254	(15,3)
Productividad (miles de AKO por empleado)	3.042	3.097	(1,8)
Flota operativa a 31 de diciembre	109	119	(8,4)
Utilización de la flota (horas bloque por avión y día)	10,3	10,0	3,7

GRUPO IBERIA	2009	2008	% s/a.a.
Resultados (millones €)			
Ingresos de explotación recurrentes	4.409	5.450	(19,1)
BAIIAR (EBITDAR) (1)	61	500	(87,8)
Resultado de explotación recurrente	(464)	(79)	n.s.
Resultado antes de impuestos	(435)	36	n.s.
Resultado consolidado del ejercicio	(273)	32	n.s.
Magnitudes y ratios financieros			
Patrimonio neto (millones €)	1.551	1.564	(0,8)
Endeudamiento neto ajustado (millones €) (5)	1.229	1.012	21,4
Margen EBITDAR (%) (1)	1,4	9,2	(7,8 p.)
Margen resultado de explotación (%) (1)	(10,5)	(1,5)	(9,0 p.)
Margen resultado consolidado (%)	(6,2)	0,6	(6,8 p.)

n.s.: no significativo

(1) EBITDAR (beneficio de explotación antes de amortizaciones y costes de arrendamiento de flota), márgenes sobre ingresos, ingresos y costes unitarios excluyen las partidas no recurrentes.

(2) El resultado de explotación incluye recurrentes y no recurrentes.

(3) Número medio ponderado de acciones en circulación (en miles): 925.205 en 2009, y 929.348 en 2008.

(4) Importe en negativo significa disponibilidades líquidas superiores a la deuda remunerada (sin incluir los intereses del arrendamiento financiero).

(5) Endeudamiento neto de balance + Alquileres de flota capitalizados – Intereses capitalizados de préstamos Iberbus (al 4% en 2009, al 6% con anterioridad).



1. HECHOS RELEVANTES

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en adelante, Iberia) es una de las mayores compañías europeas de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Opera una amplia red de vuelos regulares, que en su mayoría enlazan el aeropuerto de Madrid-Barajas con 83 destinos nacionales e internacionales distribuidos por Europa, América, África y Oriente Medio. Iberia es la compañía que más pasajeros transporta entre Europa y Latinoamérica.

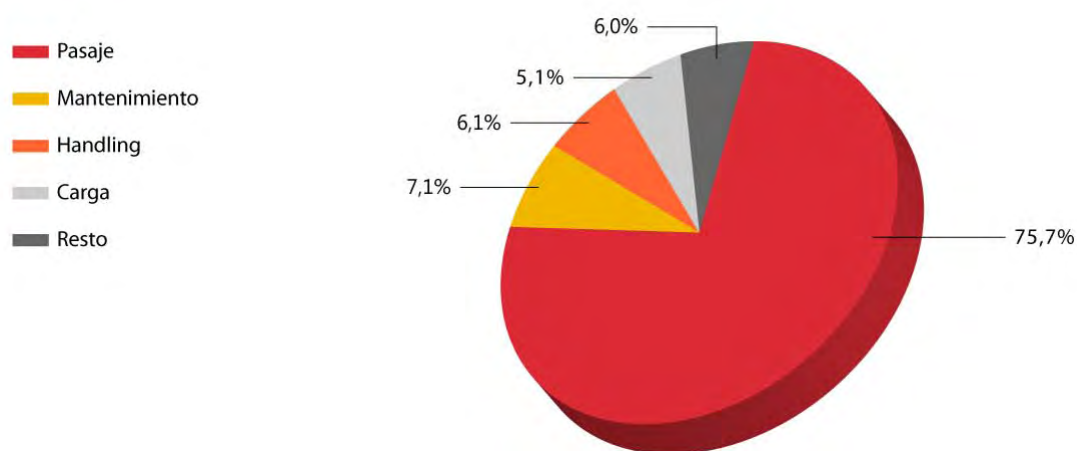
Iberia desarrolla adicionalmente otros negocios, entre los que destacan los servicios de mantenimiento de aeronaves y de asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos. Además, la compañía ha ido constituyendo o participando en diversas sociedades que conforman el Grupo Iberia, y cuyas actividades complementan o están relacionadas con las de la propia compañía matriz.

La compañía presta todos sus servicios con el compromiso de satisfacer las expectativas de sus clientes, y busca la creación de valor para sus accionistas. La sociedad gestiona sus negocios en base a unos principios de respeto y cuidado del entorno, realizando una labor de colaboración activa en el ámbito social. Iberia forma parte de los índices de sostenibilidad DJSI World y FTSE4Good IBEX, que reconocen a las empresas con mejores prácticas en materia económica, social y ambiental.

Iberia es miembro de pleno derecho de la alianza **oneworld**, uno de los grupos aéreos más importantes del mundo.

Desde abril de 2001 las acciones de Iberia cotizan en el mercado de valores español, siendo sus principales accionistas Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, con un 22,99% del capital, y British Airways con un 13,15%. En noviembre de 2009 Iberia y British Airways firmaron un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión entre iguales de las dos compañías.

IBERIA. DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN RECURRENTES EN 2009



Entorno económico

En 2009 la economía mundial sufrió la peor recesión desde la década de 1930. El retroceso en la actividad económica comenzó en la segunda mitad de 2008, al verse impactada por los efectos de la crisis financiera internacional, produciéndose un rápido empeoramiento. Dramáticos descensos en la producción industrial, mercados financieros paralizados, aumento del desempleo y economías familiares con altos niveles de deuda incrementaron el riesgo de caer en una recesión económica más profunda y prolongada, que fue evitada gracias a una intervención sin precedentes de los gobiernos y bancos centrales, a través de amplias medidas de estímulo monetario y fiscal.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que el producto interior bruto (PIB) mundial experimentó un decremento del 0,8% en el año 2009, frente al crecimiento del 3,0% registrado en 2008.

Crecimiento del PIB real (a)	2009	2008
A nivel mundial (b)	(0,8)	3,0
Estados Unidos	(2,5)	0,4
Zona del Euro (b)	(3,9)	0,6
Japón	(5,3)	(1,2)
América Latina y el Caribe (b)	(2,3)	4,2
España	(3,6)	0,9

Fuentes: FMI, Perspectivas de la economía mundial (enero 2010).

(a) Variación anual en porcentaje del Producto Interior Bruto, precios constantes.

(b) Los agregados del crecimiento mundial y regional corresponden al PIB promedio ponderado según los niveles del poder adquisitivo.

En el tercer trimestre de 2009 algunos indicadores comenzaron a dar señales de cambio de tendencia, y los datos económicos del cuarto trimestre han confirmado la recuperación de las principales economías europeas y de Japón, y han ofrecido el primer dato de crecimiento positivo para la economía norteamericana. Aunque existe una cierta incertidumbre sobre la sostenibilidad de dicha recuperación, ya que está muy sustentada sobre los planes de estímulo económico, los incentivos a las ventas de automóviles y los ciclos de inventarios, la opinión mayoritaria es que la situación internacional va a mejorar. El ritmo de la recuperación, sin embargo, variará mucho en función de la base económica de cada país. Se espera un crecimiento débil para los países de la Unión Europea, y más vigoroso para las economías emergentes y países en desarrollo, destacando el resurgimiento en Asia, liderado por China e India.

En el caso de España, la coincidencia de la crisis financiera mundial y de la propia crisis inmobiliaria ha tenido una amplia repercusión en la actividad económica. En 2009 se produjeron importantes caídas en el consumo de los hogares y en el sector de la construcción, que habían sido los motores de una larga fase expansiva hasta 2008. Ante la caída de la demanda los inventarios de las empresas se fueron acumulando, produciendo pérdidas, quiebras y una importante caída en la inversión en bienes de equipo. Muy especialmente, la crisis tuvo un profundo impacto en el empleo, elevando la tasa de paro al 18,8% de la población activa al finalizar el año.

El PIB español registró descensos significativos en los tres primeros trimestres de 2009, moderándose el retroceso de la actividad económica en el último trimestre, resultando una caída del 3,6% en el acumulado del año, según las últimas estimaciones publicadas por el FMI, lo que supone una pérdida de 4,5 puntos respecto al crecimiento económico de 2008.

La crisis económica global también tuvo un marcado impacto en el sector turístico español, que supone el 11 por ciento del PIB de nuestra nación. Durante 2009 llegaron a España 5,1 millones de turistas menos, lo que representa un descenso del 8,7% respecto a 2008. No obstante, durante el año se produjo una progresiva moderación en los descensos interanuales, que fueron muy acusados en el primer semestre (-16,3% hasta marzo y -11,4% en el segundo trimestre). El avión fue la principal vía de acceso de los turistas internacionales a España el año pasado: 40,2 millones de visitantes llegaron en avión (el 77,1% del total), registrando una caída del 9,3% respecto a 2008.

Evolución del sector aéreo

La recesión económica mundial ha tenido un fuerte impacto en el sector aéreo, uno de los más castigados por la contención del gasto de familias y empresas. El conjunto de la industria aérea registró en 2009 los mayores descensos en el volumen de tráfico, tanto de pasajeros como de carga, y en las cifras de ingresos de toda su historia.

Durante 2008 el tráfico internacional de pasajeros en el conjunto del sector aéreo había experimentado una progresiva desaceleración, que le llevó a registrar moderados descensos interanuales en el último trimestre. La situación se agravó durante los primeros meses de 2009, cuando la demanda registró caídas récord, que llegaron a superar el 10% en los meses de febrero y marzo, produciéndose a partir de entonces una paulatina desaceleración en los descensos. En los últimos cuatro meses de 2009 el tráfico internacional de pasajeros se incrementó respecto al año anterior, favorecido por el inicio de la recuperación económica y también por la debilidad de la base comparativa. En el conjunto del año, el volumen de tráfico internacional, medido en pasajeros-kilómetro transportados (PKT), disminuyó un 3,5% respecto a 2008, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, sus siglas en inglés), registrándose descensos en casi todas las regiones del mundo.

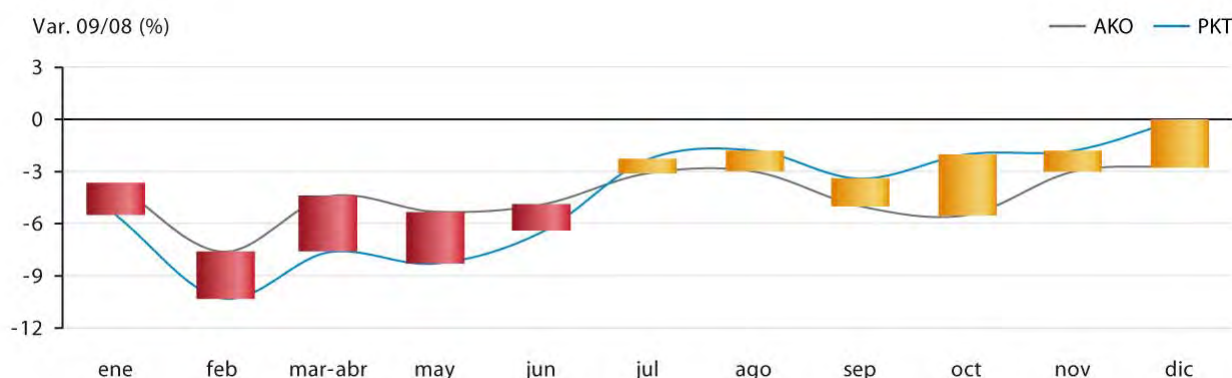


Las compañías europeas de red también sufrieron fuertes caídas en el volumen de tráfico de pasajeros en los primeros meses de 2009, que se fueron atenuando durante el segundo semestre, pero la recuperación de la demanda está siendo más lenta que en otras regiones. Según datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), el número de PKT en vuelos regulares disminuyó un 4,5% en 2009, con retrocesos de tráfico generalizados que afectaron tanto a las rutas europeas como a la mayoría de las redes de largo radio.

Ante la debilidad de la demanda, las compañías de la AEA comenzaron a reducir su volumen de oferta a finales de 2008, manteniendo cierta estabilidad en los ajustes a lo largo de 2009. De esta forma, a partir de julio los coeficientes de ocupación de pasaje mejoraron respecto al año anterior. En el acumulado de los doce meses, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) de la AEA disminuyó un 4,2%, y el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 76,0%, empeorando 0,3 puntos respecto al registrado en 2008.

El conjunto de la industria aérea gestionó bien la capacidad en el año 2009, pero los ingresos unitarios fueron mucho más bajos.

TRÁFICO REGULAR DE LAS COMPAÑÍAS DE LA AEA EN 2009 VARIACIONES RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



Los datos de marzo y abril se presentan acumulados para evitar la distorsión que produce el distinto calendario de Semana Santa al comparar la actividad mensual de los dos años.

En 2009 el tráfico internacional de carga aérea en el mundo se desplomó un 10,1% respecto al año anterior debido a la crisis del comercio mundial. La caída del tráfico de carga comenzó antes que la de pasajeros, a mediados de 2008, y ha sido más profunda (en diciembre de 2008 y enero de 2009 registró decrementos superiores al 24%). A mediados de 2009 inició una lenta recuperación, apoyado principalmente en la mejora de las perspectivas de las economías emergentes asiáticas, llegando a registrar variaciones interanuales positivas a partir del mes de octubre. En referencia a las compañías europeas de la AEA, en el acumulado de los doce meses el número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de carga disminuyó un 16,5% respecto al año anterior.

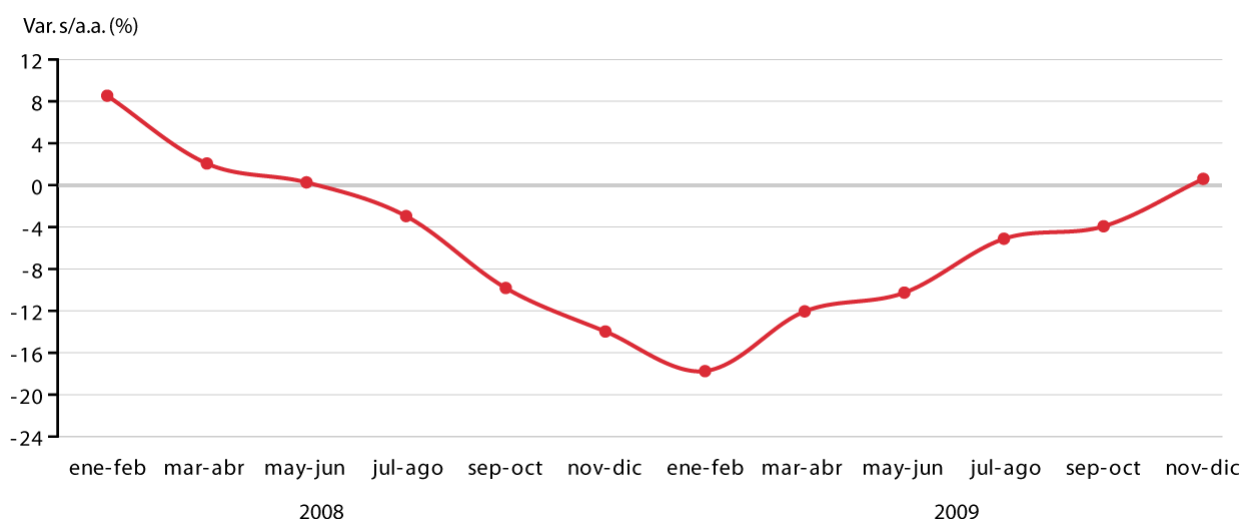
Además de la importante pérdida en el volumen de tráfico, el sector aéreo también sufrió una fuerte caída en los ingresos medios de pasaje y carga en 2009. Según estimaciones de IATA, en los vuelos internacionales el descenso medio de las tarifas de pasaje en 2009 se situó entre el 10% y el 15% respecto al año anterior. Mientras que en el caso de las compañías de la AEA, el descenso del ingreso medio por PKT alcanzaba el 14,4% en el acumulado a septiembre. Un factor determinante de esta caída del ingreso unitario fue la importante pérdida de pasajeros en las clases First y Business, cuyo número descendió un 17,1% hasta noviembre, según datos de IATA.

Durante 2009 las compañías aéreas intensificaron las medidas de reducción de gastos, disminuyeron el número de frecuencias y pararon aviones. Pero al mismo tiempo se han producido entregas de aviones nuevos, lo que ha provocado como resultado una caída en la utilización de flota en el conjunto de la industria, que no beneficia a la evolución del coste unitario. Por otro lado, el precio del queroseno de aviación fue inferior al del año anterior, pero se incrementó de forma muy significativa a partir de mediados de marzo de 2009, subiendo desde los 400 dólares en varios impulsos, hasta moverse en torno a los 670 dólares en diciembre. Esta escalada del precio también afectó a las cuentas de resultados de las compañías aéreas, muy castigadas por el severo descenso de los ingresos.

En consecuencia, las últimas estimaciones de IATA indican unas pérdidas netas de 11.000 millones de dólares para el conjunto del sector en 2009. Mientras que la AEA prevé que sus miembros registren unas pérdidas operativas de entre 3.000 y 3.500 millones de euros en el año. En estas circunstancias, muchas compañías se vieron obligadas a reducir capacidad y empleo. Y algunas, especialmente las de menor tamaño, tuvieron que hacer frente a problemas de liquidez. También aumentó el número de operaciones de fusión.

El sector aéreo en España también sufrió el impacto de la crisis económica, unido a la competencia que soporta por el importante desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, siendo especialmente relevante la consolidación de la línea de alta velocidad que enlaza Madrid con Barcelona desde febrero de 2008. Según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en 2009 el número de pasajeros en los aeropuertos españoles disminuyó un 8,0% con relación al año anterior. No obstante, se observa una paulatina moderación en los decrementos mensuales, que en parte se debe a la progresiva debilidad del tráfico en 2008, llegando a incrementarse un 2,1% en el mes de diciembre, lo que constituye la primera subida desde mayo de 2008.

PASAJEROS TOTALES EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES EN 2008 Y 2009 VARIACIONES RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



En resumen, el volumen de tráfico en el sector aéreo, tras las importantes caídas registradas en el último trimestre de 2008 y primeros meses de 2009, se fue recuperando en el segundo semestre del ejercicio, llegando a alcanzar o superar los niveles del año anterior a finales de 2009.

Evolución operativa y económica de Iberia

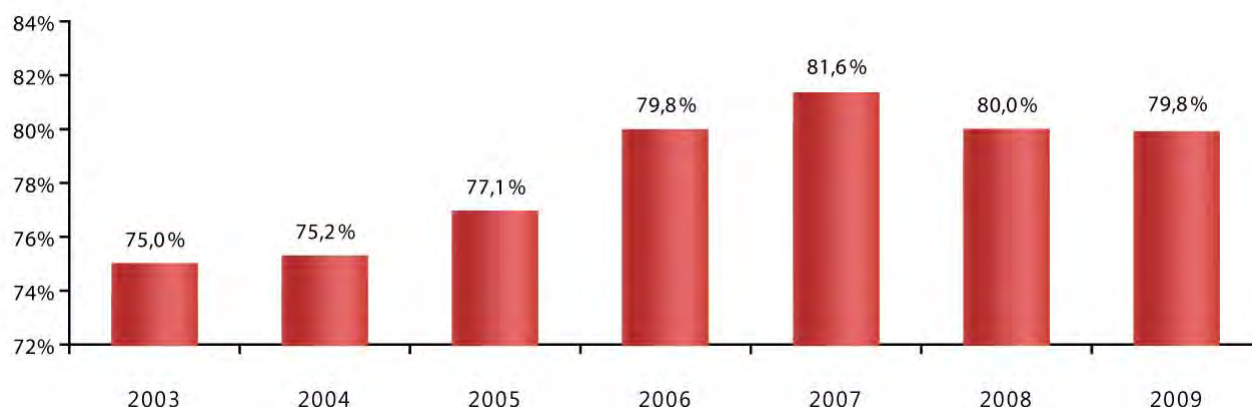
Actividad y tráfico

La situación tan adversa que afectó al conjunto de la industria aérea en el año 2009 también repercutió en la evolución de Iberia. La debilidad del tráfico y la fuerte caída de los ingresos unitarios en el transporte de pasajeros y carga tuvieron un profundo impacto en el resultado de explotación recurrente del ejercicio, que se situó en 464 millones de euros de pérdidas en las cuentas individuales de la sociedad. Los ingresos de explotación recurrentes descendieron un 18,9% respecto a 2008, y su efecto fue parcialmente compensado por una reducción del 11,8% en los gastos de explotación recurrentes, gracias a las medidas de control de costes adoptadas por la compañía y a la disminución del precio del combustible.



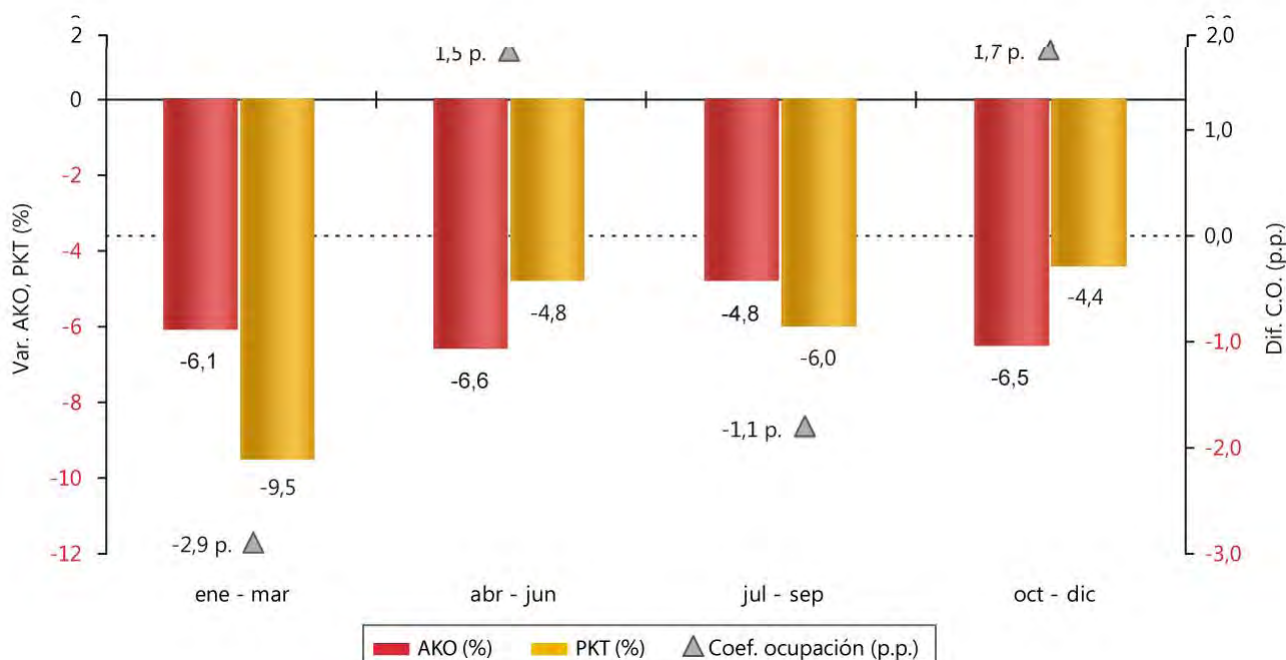
Durante el año 2009 Iberia fue adecuando su oferta de vuelos a la evolución de las complicadas condiciones de los mercados. La compañía ajustó el volumen de capacidad, medida en asientos-kilómetros ofertados, un 6% respecto al año anterior, frente a un descenso del tráfico del 6,2%. Con esta acertada adaptación de la producción, la compañía logró mantener el coeficiente de ocupación de pasaje en el 79,8%, un nivel similar al obtenido en el año anterior, permaneciendo en la franja más elevada entre las compañías europeas de red.

EVOLUCIÓN DEL COEFICIENTE DE OCUPACIÓN ANUAL. TOTAL RED



Considerando el conjunto de la red de Iberia, la reducción de la oferta mantuvo cierta estabilidad a lo largo de 2009, y el coeficiente de ocupación obtuvo la mayor progresión en el último trimestre del año.

OFERTA Y TRÁFICO DE PASAJEROS DE IBERIA EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LAS VARIACIONES 2009 s/ 2008



El ajuste de oferta fue menor en el sector de largo radio (-3,3%), que volvió a aumentar su peso en el conjunto de la operación de la compañía, alcanzando el 63,9% de los pasajeros-kilómetro transportados totales. Durante todo el año el volumen de tráfico en este sector se mantuvo por debajo del nivel alcanzado en 2008, disminuyendo un 5,4% en el acumulado anual, si bien mostró signos de recuperación en el cuarto trimestre. El coeficiente de ocupación se situó en el 83,4% en 2009, empeorando 1,8 puntos respecto al año anterior, pero mejoró 0,6 puntos en el último trimestre. Iberia, con una cuota del 20,1% en el año 2009, mantuvo el liderazgo en el mercado Europa-América Latina, que para el conjunto de los operadores experimentó un retroceso del 8,8%.

En los vuelos internacionales de medio radio la compañía mejoró el coeficiente de ocupación 2,5 puntos respecto a 2008, alcanzando un elevado 75,6% de media anual, con una reducción en el volumen de oferta del 9,2%, debido a los ajustes del programa ante la difícil situación de los mercados europeos. La demanda disminuyó un 6% en cómputo anual, registrando la mayor caída en el primer trimestre (-10,7%) y descensos mensuales menores que los ajustes de oferta a partir de abril. La compañía continuó priorizando la mejora de las conexiones en su centro de distribución de vuelos de Madrid-Barajas. Así, si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso del tráfico se limitó a un 2,3% respecto al año anterior.

De acuerdo con el plan previsto, Iberia continuó disminuyendo la capacidad ofertada en el mercado doméstico, con un descenso de los AKO del 11% respecto a 2008, y una mejora de 0,4 puntos en el coeficiente de ocupación, que alcanzó el 71,7%. En los enlaces entre Madrid y Barcelona el ajuste de oferta fue del 20% en cómputo anual, con reducciones del 36,5% en el primer trimestre y del 11,7% en el acumulado de los nueve meses siguientes. Iberia inició la reestructuración de su programa de vuelos en esta ruta en abril de 2008, principalmente mediante la incorporación de aviones más pequeños, tras la entrada en funcionamiento del tren de alta velocidad en febrero, lo que explica ese mayor decremento interanual en los primeros meses de 2009.

Desde el 9 de septiembre de 2009 todos los vuelos de Iberia y de sus compañías asociadas operan en la nueva Terminal 1 del aeropuerto de El Prat en Barcelona. Esta nueva ubicación supone un ahorro de tiempo para los clientes del Puente Aéreo, y las nuevas y amplias instalaciones han permitido mejorar la calidad del servicio.

La recesión económica mundial afectó especialmente al tráfico de negocios de las compañías aéreas, que disminuyó de forma significativa en todos los mercados. En el caso de los vuelos de largo radio de Iberia, el número de pasajeros en la clase Business Plus descendió un 13,3% respecto a 2008. No obstante, la compañía mantuvo el liderazgo en el segmento de negocios del mercado Europa-América Latina, con una cuota del 23,6%.

Ingresos de explotación

Los ingresos de pasaje correspondientes a los vuelos operados por Iberia en 2009 disminuyeron 754 millones de euros con relación a la cifra del año anterior, lo que representa un decremento del 19,4%, debido a la caída del 14,1% en el ingreso medio por PKT y, en menor medida, al descenso de la demanda. El retroceso del ingreso medio se debió al significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados, y al efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,4%).



El impacto de la crisis económica aún fue mayor en el sector de transporte aéreo de carga. El tráfico de carga de la compañía comenzó a caer a mediados de 2008, antes que el de pasajeros, y su recuperación también se ha anticipado, con un crecimiento interanual del 10,5% en el cuarto trimestre, aunque en el acumulado de los doce meses se registró un descenso del 11,6% en las toneladas-kilómetro transportadas. Su efecto, combinado con una fuerte caída del ingreso medio de carga, llevó a una reducción del 27,5% en los ingresos de carga.

Los ingresos por servicios de asistencia en tierra (handling) de Iberia, a pesar de la reducción de actividad por parte de las compañías aéreas, descendieron de forma moderada (-3,3% respecto a 2008). Mientras que los ingresos por servicios de asistencia técnica crecieron un 4,2%, prolongando la buena trayectoria de este negocio.

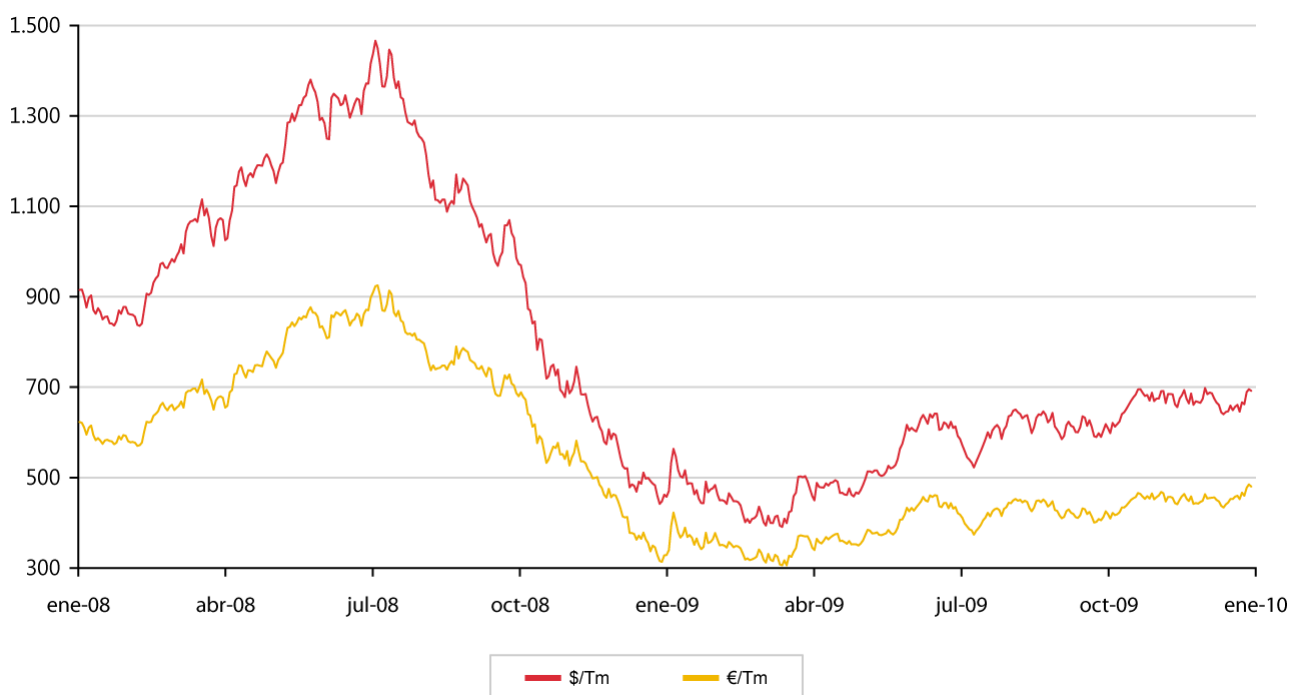
En su conjunto, los ingresos de explotación (incluyendo las partidas no recurrentes) se situaron en 4.439 millones de euros en las cuentas individuales, disminuyendo un 19,0%.

Gastos de explotación

En referencia a los gastos, en el ejercicio 2009 destacó la reducción del 28,9% en los costes de combustible, que se situaron en 1.184 millones de euros, 482 millones por debajo de la cifra del año anterior, debido principalmente al fuerte descenso del precio medio en los mercados y al menor consumo (-6,6% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota.

Los precios del petróleo y de sus productos refinados, como es el caso del queroseno de aviación, se movieron en los niveles más altos de la historia durante el año 2008, mostrando una fuerte volatilidad que dificultó la gestión del riesgo. El precio del queroseno (de acuerdo al índice Jet CIF NWE) llegó a superar los 1.400 dólares por tonelada métrica en el mes de julio de 2008. Entonces, de forma poco predecible, cambió su tendencia, iniciando una fuerte caída que se prolongó hasta mediados de marzo de 2009. A partir de entonces la evolución del precio del queroseno ha respondido a las sucesivas mejoras de las previsiones económicas, incrementándose a medida que se extendía la percepción de que la recuperación se había iniciado. Así, el precio del queroseno a finales de 2009 estaba un 51% por encima del nivel que tenía al comenzar el año. Pero su precio medio anual en dólares en los mercados se situó un 44% por debajo del precio medio en 2008.

JET CIF NWE - EVOLUCIÓN 2008 - 2009



En 2009 el importe del resto de los gastos de explotación recurrentes se situó en 3.668 millones de euros, disminuyendo un 4,4% respecto al año anterior.

En el segundo trimestre de 2009 Iberia puso en marcha un Plan de Contingencia para atenuar el profundo impacto de la crisis económica en sus cuentas. De acuerdo al Plan, la compañía implantó medidas de ajuste de capacidad, de reducción de costes laborales y de gastos generales, y realizó un recorte selectivo de las inversiones previstas.

Gracias a su flexibilidad en la gestión de la flota, Iberia pudo reducir su capacidad antes y más profundamente que sus competidores. La compañía ha parado temporalmente ocho aviones de corto y medio radio en propiedad (cuatro de ellos a partir de mayo, uno en junio y los tres restantes desde octubre). Además, retomó los tres aviones de la flota de largo radio que operaban en *wet lease* a principios de 2009, para operarlos con recursos propios en la segunda mitad del año. También se acordó con Airbus el aplazamiento al año 2010 de la entrega de cuatro aviones, que inicialmente estaba prevista en 2009.

Al finalizar el ejercicio, la flota operativa de Iberia se componía de 109 aviones, con una edad media de 7,2 años, que supone disponer de una de las flotas más modernas del sector aéreo mundial, gracias al proceso de renovación desarrollado en los últimos años. Este proceso también ha conducido a la actual homogeneidad de las aeronaves (Iberia opera únicamente con dos familias de aviones Airbus, el A340 para el largo radio y la familia A320 para el corto/medio radio), lo que permite optimizar la utilización de las tripulaciones técnicas, a la vez que ofrece ventajas en la gestión operativa y en el control de los costes.

En el año 2009 continuó mejorando la utilización media de la flota, que se situó en 10,3 horas por avión y día, superando en un 3,7% a la registrada en 2008.

Para ajustar los costes laborales al entorno económico y a la reducción de ingresos y de actividad, Iberia aplicó diversas medidas en 2009, entre otras: la congelación salarial del equipo directivo y del personal no sujeto a los Convenios; la reducción de determinadas retribuciones variables; la congelación de nuevas incorporaciones de plantilla y no renovación de los contratos temporales; y la aplicación de las fórmulas de jubilación anticipada, novación de contrato y recolocación diferida que contempla el Expediente de Regulación de Empleo (ERE). Durante el año 2009 un total de 1.012 empleados de Iberia se acogieron a alguna de las modalidades del ERE.

En el mes de abril se firmó el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos que, con una vigencia de 2005 a 2009, establece una tendencia de moderación salarial y contempla diversas medidas para mejorar la flexibilidad y aumentar la productividad. Además, establece la posibilidad de que los pilotos puedan seguir volando un 50% de su actividad entre los 60 y 65 años. Este extremo del acuerdo ha permitido realizar una actualización de las provisiones del fondo de pensiones de los tripulantes técnicos, con un efecto positivo en los resultados del ejercicio 2009.

Los gastos de personal recurrentes de Iberia disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.288 millones de euros, debido a las medidas de contención salarial y, sobre todo, a la reducción de la plantilla media en un 4,3%, que se situó en 20.435 empleados equivalentes. Adicionalmente, Iberia realizó una dotación extraordinaria de 51 millones de euros en 2009, destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE.

En la mayoría del resto de las partidas de gasto también se registraron descensos respecto a las cifras del año anterior, debido a la reducción de la actividad, la revisión de procedimientos, la racionalización de los consumos y la renegociación de contratos con los proveedores de bienes y servicios. En su conjunto, los gastos de explotación disminuyeron un 10,8% respecto a 2008, situándose en 4.911 millones de euros, cifra que incluye un total de 58 millones de gastos no recurrentes. El resultado de explotación en las cuentas individuales de Iberia se situó en 475 millones de pérdidas en el ejercicio 2009, frente a los 4 millones de beneficios contabilizados en el año anterior.

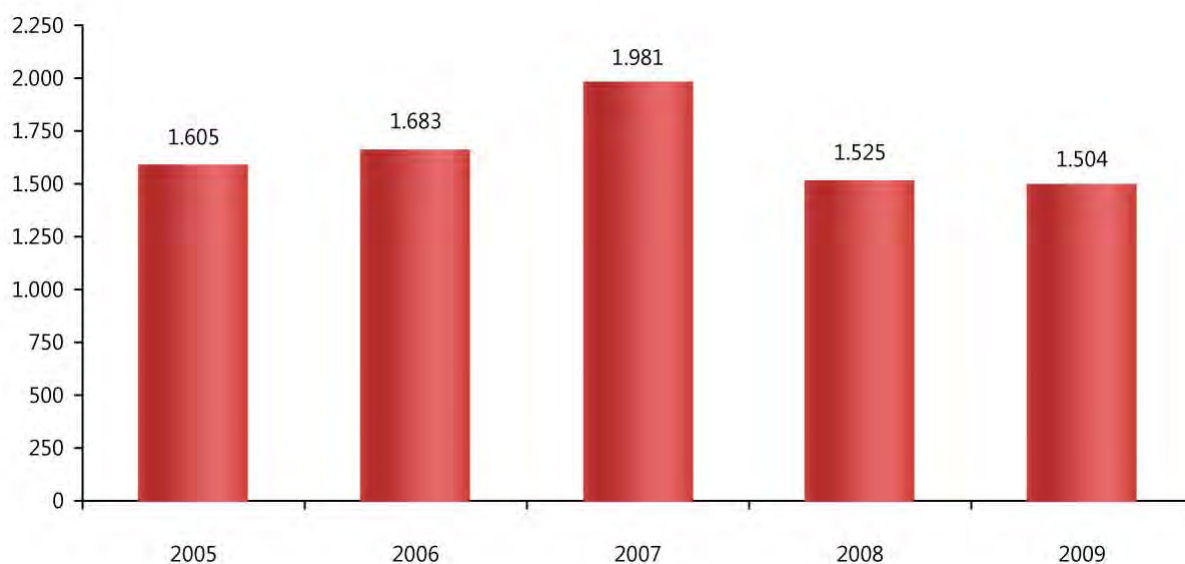
Resultados financieros

En julio de 2009 se realizó la fusión de las compañías aéreas Vueling y Clickair, adquiriendo Iberia una participación del 45,85% en el capital de la entidad fusionada. Esta operación generó unas plusvalías para Iberia cercanas a los 21 millones de euros. El resultado neto del resto de las partidas financieras se situó en 11 millones de euros en 2009, disminuyendo 19 millones con relación al año anterior, debido principalmente a la bajada de los tipos de interés.

Resultados y situación patrimonial

En el ejercicio 2009 el resultado antes de impuestos en las cuentas individuales de la compañía se situó en 443 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 26 millones obtenidos en 2008. Los resultados netos del ejercicio se situaron en 281 millones de euros de pérdidas, frente a unos beneficios de 25 millones registrados en el año anterior.

Al finalizar diciembre de 2009, el balance de situación refleja la sólida posición financiera que mantiene la compañía, con un patrimonio neto de 1.504 millones de euros, similar al del cierre del año anterior.

EVOLUCIÓN DEL PATRIMONIO NETO DE IBERIA

El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras a corto plazo más efectivo y otros activos líquidos equivalentes, excluyendo el valor de los derivados), se sitúa en 1.904 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 15,4% respecto al cierre del ejercicio anterior.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota, se sitúa en 1.244 millones de euros, aumentando un 20,4% respecto a la cifra del año anterior. El apalancamiento, medido como la relación entre la deuda neta ajustada y el capital total empleado (suma de recursos propios y ajenos) se sitúa en el 45,3% a cierre del ejercicio 2009, superando en 4,9 puntos porcentuales al del año anterior.

Plan 2012

Durante 2009 Iberia puso en marcha un primer Plan de Contingencia con el fin de paliar la importante caída de ingresos que estaba sufriendo la compañía, como consecuencia de la debilidad de la demanda. El Plan se centraba sobre todo en recortar capacidad, con el fin de adaptar la oferta a la demanda, y en reducir costes e inversiones.

El Plan estaba cumpliendo sus objetivos, pero el mayor impacto de la crisis frente al inicialmente previsto hizo que la compañía desarrollara el Plan 2012. El objetivo fundamental es el mantenimiento o incluso mejora de la posición de liderazgo de Iberia en sus principales mercados estratégicos, incluyendo empresas franquiciadas y participadas. Esta mejora de la posición estratégica se busca tanto en un contexto de compañía independiente, como en un proceso de consolidación sectorial.



Para conseguirlo, el Plan 2012 persigue la transformación de Iberia, potenciando su negocio de largo radio y apoyándose en compañías del Grupo y/o asociadas para operar el corto y medio radio de forma competitiva en el futuro. Así, se contempla un crecimiento en las rutas transcontinentales y una reducción progresiva de rutas domésticas y europeas.

Por el lado de los costes se producirán ahorros importantes en personal y así, entre otras medidas, se contempla la congelación salarial durante 2010 y 2011. Otras áreas de reducción de costes supondrán una reducción de 37 millones de euros anuales en 2011. El Plan también incluye medidas de incremento de la productividad de todos los colectivos de la empresa.

Las inversiones asociadas al Plan ascienden a 200 millones de euros, 120 para la renovación de la Clase Business en largo radio, y 80 para hacer frente a la extensión de los expedientes de regulación de empleo ya en marcha, y que supondrán la salida de alrededor de 325 personas.



Calidad del servicio

Para el Grupo Iberia la calidad y la orientación al cliente son elementos fundamentales de su visión estratégica y posicionamiento competitivo. La compañía ha priorizado las inversiones relacionadas con la mejora de la calidad, entiende el servicio al cliente como un elemento diferenciador frente a la competencia, y quiere ofrecer el nivel más adecuado a cada segmento.

En 2009 Iberia puso en marcha el **Plan Integral de Servicio al Cliente (PISAC)**, un plan plurianual con el que pretende aproximarse lo máximo posible a la excelencia en el servicio y atención al cliente. Es un plan transversal en el que están involucradas todas las áreas de gestión, que se sustenta sobre tres ejes: mejoras en el producto y nivel de servicio; revisión de todos los procesos operativos que afectan al cliente; y un plan estructurado para potenciar la actitud de servicio de los empleados hacia el cliente, tanto a través de los programas de formación, como en los procesos de selección de personal. Iberia, a través de los sistemas y procedimientos de evaluación permanente, ha podido verificar una mejora de la calidad del servicio percibida por el cliente, gracias al conjunto de iniciativas implantadas durante el ejercicio.

En el año 2009 Iberia inició un nuevo proyecto de transformación de las cabinas de la clase **Business Plus** en su flota de largo radio, con la finalidad de ofrecer más espacio y comodidad a sus pasajeros. A finales de febrero de 2010 todos los aviones Airbus A340 estarán modificados, y los clientes de negocios podrán disfrutar de hasta 2,20 metros de espacio personal, y de la opción de disponer de una posición completamente horizontal en las modernas butacas. Esta nueva configuración de la cabina está complementada con los más avanzados sistemas de comunicación y entretenimiento. Además, prestigiosos cocineros, sumilleros y empresas reconocidas colaboran con la compañía para actualizar la amplia variedad de los alimentos y vinos españoles de alta calidad ofrecidos a bordo y en las salas VIP.

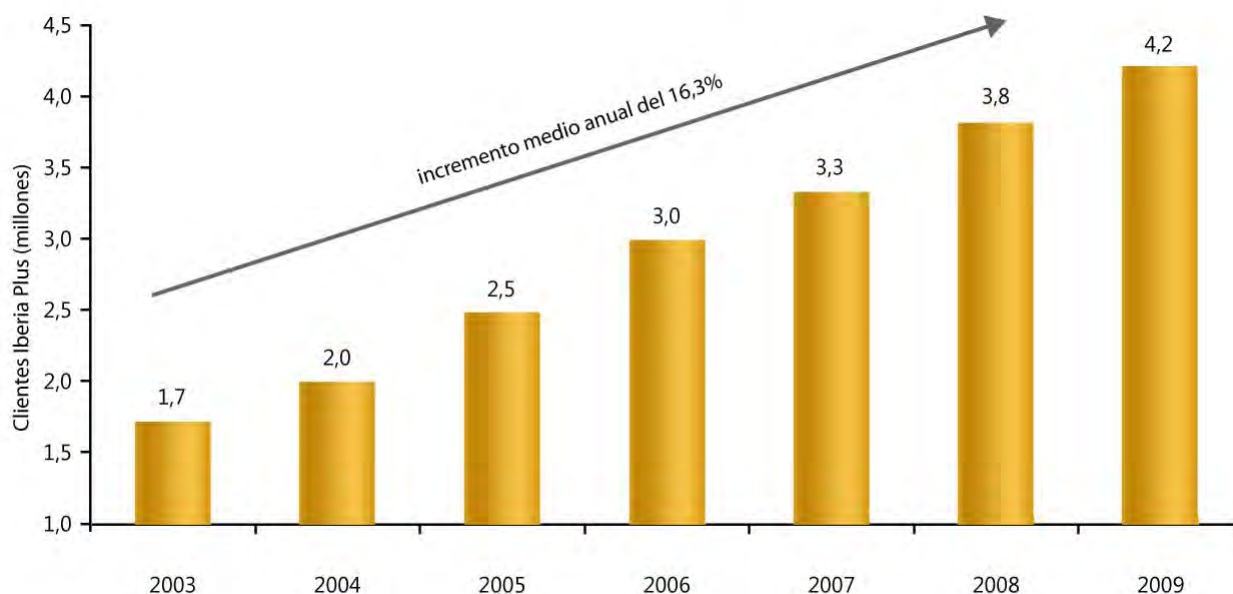
Iberia ofrece a sus clientes un total de 65 **salas VIP**, que están especialmente diseñadas para hacer más agradable la estancia en el aeropuerto a los pasajeros de las clases Business Plus y Business Class de Iberia, y a los de las compañías de la alianza **oneworld** que viajen en clases de negocios. Asimismo, están a disposición de los titulares de las tarjetas Iberia Plus Platino, Oro y Club Fiesta. La compañía ha renovado sus salas VIP en la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, poniendo a disposición de los clientes un total de 4.600 metros cuadrados, que incluyen salas de reuniones, área de relax, duchas, ordenadores y conexión a Internet, entre otros servicios y comodidades. La compañía también mejoró sus salas VIP de Valencia, Bilbao, Santo Domingo y Francfort. Estas mejoras también forman parte del PISAC.

Una proporción muy significativa de los billetes que se emiten y de los ingresos de pasaje de la compañía provienen de los clientes del programa de fidelización **Iberia Plus**, que para el Grupo Iberia constituye una valiosa herramienta de relación y reconocimiento a la lealtad de sus mejores clientes. A finales de 2009 Iberia Plus contaba con 4,2 millones de titulares, un 10,5% más respecto al año precedente, que se distribuyen en 200 países de todo el mundo, estando registrados más del 50% en Iberia Plus online, un canal directo a través de la página Web de Iberia.

El programa ha ido incorporando a compañías líderes en diferentes sectores a lo largo de sus 18 años de vida. En diciembre de 2009 el número de compañías asociadas al programa ascendía a 89, tras la incorporación de doce nuevos socios durante el pasado año, entre otros: Fiesta Hoteles, Rusticae, Heineken, Mutua Madrileña, Cortefiel y Vueling.

Iberia Plus es el programa de fidelización que mejor premia a sus clientes, según un estudio realizado por la consultora internacional IdeaWorks entre las diez mayores aerolíneas estadounidenses y europeas, ofreciéndoles más facilidades a la hora de canjear los puntos acumulados por vuelos gratuitos u otros servicios.

CLIENTES DE IBERIA PLUS



El índice de **puntualidad** (cota 15 minutos) de Iberia se situó en el 81,2% para el conjunto de la red en el año 2009, un nivel similar al registrado en 2008 (81,4%). En los meses de enero y diciembre, las dificultades operativas motivadas principalmente por unas condiciones climatológicas excepcionalmente adversas en Madrid-Barajas afectaron a la puntualidad de la compañía de forma significativa.

Innovación y Tecnología

Iberia siempre ha apostado por la innovación, que entiende como un valor que abarca todos los conceptos empresariales: estrategia, procesos, servicios y productos. La compañía ha sido pionera en la utilización de los avances tecnológicos, que son herramientas esenciales para la mejora de la competitividad y la calidad en el sector del transporte aéreo. Dicha innovación se materializa a través de los proyectos de inversión en tecnología. En concreto, en el año 2009, Iberia ha recibido 34 reconocimientos de proyectos innovadores mediante certificaciones ó evaluaciones independientes de distintos organismos públicos, como el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, el Ministerio de Ciencia e Innovación y el Centro para el Desarrollo de la Tecnología Industrial, entre otros, abarcando diferentes áreas relacionadas con las tecnologías de la información, así como con el mantenimiento e ingeniería de aviones y motores.

Iberia.com, la página comercial de la compañía en Internet, es una de las más completas e innovadoras del comercio electrónico en España, y ha recibido varios premios que reconocen su calidad y diseño. Se ha consolidado como la página Web que más vende en nuestro país, y actualmente tiene versiones específicas en otros 42 países, estando disponible en siete idiomas distintos. Durante el ejercicio 2009 el promedio de visitas diarias ascendió a 343.000.

A través de Iberia.com los clientes pueden realizar la reserva y compra de billetes de avión. Gracias a los acuerdos que Iberia mantiene con otras compañías, los clientes también pueden contratar otros productos como estancias en hoteles, alquiler de coches, paquetes turísticos, seguros de viaje, excursiones y traslados en destino, o incluso los vinos de la Bodega Business Plus.



En el año 2009 las ventas del producto aéreo (billetes de avión y *fees*) a través de la Web se aproximaron a los 588 millones de euros, superando en un 10% la cifra del año anterior. El mayor crecimiento se dio en las páginas Web internacionales de Iberia, con un incremento en el número de billetes emitidos del 21,0%, frente al 10,2% alcanzado en la Web de España. Si incluimos el resto de productos ofertados, las ventas totales alcanzaron los 600 millones de euros en el ejercicio.

A través de su página Web la compañía facilita diversa información (horarios, tarifas, llegadas y salidas de los vuelos, o situación meteorológica en los destinos) y brinda otros servicios, entre los que destaca la emisión de la tarjeta de embarque desde cualquier ordenador (auto check-in online) que permite al cliente acceder a la puerta de embarque sin necesidad de tener que pasar por los mostradores de facturación en caso de viajar sin equipaje. Durante 2009 los clientes emitieron cada día alrededor de 14.500 tarjetas de embarque desde la página Web. Además, Iberia ha incorporado la posibilidad de descargar la tarjeta de embarque en el teléfono móvil o en la PDA, y acceder con ella al vuelo. Este innovador sistema estaba disponible en 13 aeropuertos de la red de Iberia a finales del pasado año, y se irán incorporando paulatinamente el resto de destinos, una vez que los aeropuertos estén equipados para ello.

La compañía renueva y amplía constantemente la funcionalidad de su página para ofrecer un servicio más interactivo y eficiente. Entre los desarrollos y mejoras incorporadas en 2009 destacan: la disponibilidad de un mapa de destinos con ofertas; se posibilita la venta de todos los orígenes en todos los mercados; se ofrece información sobre las últimas plazas disponibles; el cliente puede acceder a toda la información sobre sus vuelos, pudiendo modificar datos, elegir asiento y solicitar comidas especiales; Iberia también ha adaptado su Web para facilitar su uso a personas con discapacidades visuales o auditivas; se ha creado una nueva herramienta que permite abonar el exceso de equipaje de forma anticipada; se ha incorporado la opción de subvención por familia numerosa; también se pueden realizar consultas de equipajes extraviados; y se ha realizado la integración de la venta y facturación de los vuelos de Vueling, entre otras.

En 2009 se creó el nuevo portal **Iberiacorporate.com**, un canal de comunicación permanente donde los responsables de viajes de más de 1.300 empresas pueden acceder a toda la información relacionada con los acuerdos que mantienen con Iberia. El nuevo portal también contiene ofertas exclusivas y facilita datos prácticos sobre todo lo relacionado con viajes de negocios, entre otras funcionalidades.

Iberia se ha incorporado a la más reciente herramienta de gestión de billetes de empleado interlínea, myIDTravel, que permite a los empleados de Iberia auto emitirse billetes en otra aerolínea asociada a este programa.

La Dirección de Carga de Iberia y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) han continuado desarrollando el proyecto *e-Freight* de IATA en España. El *e-Freight*, o documentación electrónica de carga, son una serie de registros electrónicos en los que se almacenan todas las informaciones de cada envío, de forma que se elimina la necesidad de enviar los hasta 13 documentos en papel requeridos, dinamizando los procesos, mejorando la velocidad y fiabilidad, y abaratando costes. Durante 2009 se puso en marcha el sistema de documentación electrónica de carga aérea en nuevos destinos de Europa y Estados Unidos.

La Dirección General de Aeropuertos de Iberia ha implantado en Madrid un nuevo sistema de tratamiento y control de equipajes, que permite mejorar considerablemente la calidad del servicio prestado al cliente y reducir los costes que la compañía debe afrontar en cada incidencia relacionada con el equipaje. Este proyecto, desarrollado a través del grupo Orión-BRS/SAMB, supone una innovadora fórmula para reconciliar automáticamente el equipaje con el pasajero y su vuelo correspondiente.

Operaciones corporativas

Acuerdo con British Airways

El 12 de noviembre de 2009 los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, reconociendo el principio de paridad en el Consejo de Administración y en los órganos de gestión del nuevo Grupo.



El acuerdo de fusión contempla la creación de una nueva compañía holding, **TopCo**, propietaria de las dos compañías, Iberia y British Airways, que seguirán manteniendo sus marcas, sus derechos y la responsabilidad de la gestión diaria de sus operaciones.

Los accionistas de TopCo serán los actuales accionistas de Iberia y British Airways. Bajo los términos de la fusión proyectada, los accionistas de la compañía británica recibirán una acción ordinaria de TopCo por cada acción ordinaria que posean en la compañía británica, y los accionistas de Iberia recibirán 1,0205 acciones ordinarias de TopCo por cada acción ordinaria que posean de la aerolínea española. Sobre la base de esta ecuación de canje, y tras la amortización de la autocartera de Iberia y antes de la cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia, los accionistas de Iberia tendrán el 45% del capital de la nueva sociedad y los de British Airways el 55%.

TopCo tendrá su sede social en Madrid y será residente fiscal en España, mientras que su sede financiera y operativa estará en Londres, donde se ubicarán las principales funciones del Grupo, disponiendo asimismo de las correspondientes oficinas en Madrid. El Consejo de Administración de TopCo lo formarán 14 miembros, nombrados paritariamente por ambas compañías. Antonio Vázquez será el presidente del nuevo grupo, y Martin Broughton el vicepresidente.

Las dos compañías continúan trabajando y se han dado de plazo un año, desde la firma del acuerdo, para completar la fusión, que creará uno de los mayores grupos aéreos del mundo. La fusión será beneficiosa para los accionistas y empleados de ambas compañías aéreas, puesto que participarán en una compañía global más sólida. Igualmente, los clientes podrán acceder a más destinos y vuelos, entre otras ventajas que les proporcionará el acuerdo.

Fusión de Vueling y Clickair

El 16 de julio de 2009 fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona la Escritura Pública de Fusión mediante absorción de Clickair por Vueling (la sociedad absorbente), operación que había sido aprobada por las Juntas Generales de Accionistas de ambas compañías aéreas españolas el 5 de mayo. La inscripción de la fusión ha supuesto la extinción formal de Clickair (participada por Iberia) y el traspaso en bloque de su patrimonio a Vueling, que adquiere mediante sucesión universal los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida.

Siguiendo el proyecto de fusión, y tras la excepción autorizada por la CNMV para que Iberia no tuviera que hacer una OPA, Clickair realizó la conversión de las acciones privilegiadas existentes en acciones ordinarias, agrupando todas estas en una única serie, de diez euros de valor nominal cada una de ellas. Posteriormente, Clickair realizó una ampliación de capital de 25 millones de euros, y la compañía Iberia compró las participaciones del resto de socios de Clickair -salvo la de Nefinsa- por su precio de adquisición actualizado. Además, Vueling realizó una ampliación de capital en la cantidad necesaria para hacer frente al canje de acciones, a la que sólo podían acudir los titulares de las acciones de Clickair. Como consecuencia de la fusión y de acuerdo con la ecuación de canje de acciones aprobada, Iberia ha pasado a ser el mayor accionista y socio industrial de Vueling, con una participación del 45,85% en el capital social.

Cambios en los Órganos de Gobierno de Iberia

El 9 de julio de 2009 el Consejo de Administración de Iberia aceptó la renuncia voluntaria de su Presidente, D. Fernando Conte García, y acordó el nombramiento de D. Antonio Vázquez Romero como Presidente del Consejo y primer ejecutivo de la compañía. En la misma sesión, el Consejo también nombró Consejero Delegado a D. Rafael Sánchez-Lozano Turmo, quien desde diciembre de 2007 formaba parte del Consejo de Administración de la compañía en representación de Valoración y Control, S.L.

En la reunión del Consejo de Administración de Iberia celebrada el 17 de diciembre de 2009, Mr. Keith Williams fue nombrado Consejero a propuesta de British Airways.

A finales de agosto de 2009 Iberia reorganizó su cúpula directiva y simplificó su estructura de mandos con la finalidad de reforzar su posición competitiva. Se han creado dos grandes áreas en el negocio de transporte: la Dirección General Comercial y de Clientes, enfocada a la generación de ingresos, a cuyo frente se sitúa D. Manuel López Aguilar, anterior director general de Mantenimiento e Ingeniería; y la Dirección General de la Producción, orientada a mejorar la explotación y aumentar la productividad, que dirige D. Juan Manuel Bujía Lorenzo. Como consecuencia de esta nueva organización, desapareció la Dirección General de la Línea Aérea, al frente de la cual se encontraba D. Enrique Donaire Rodríguez.

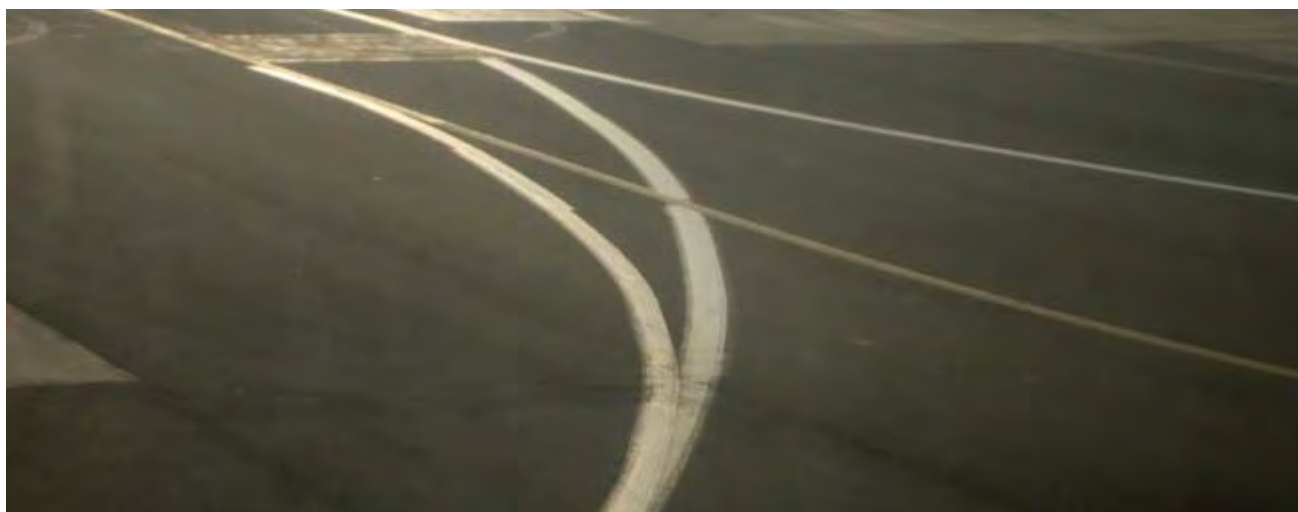


Además, se ha creado una Dirección de Compras y Servicios bajo la responsabilidad de D. José María Fariza Batanero, hasta entonces director de Control y Administración, con el principal objetivo de racionalizar los gastos. Las funciones de administración y control han quedado englobadas en la Dirección Financiera, al frente de la cual se mantiene D. Enrique Dupuy de Lôme Chávarri. Finalmente, se nombró a D. José Luis Ruíz de Castañeda de la Llave como director general de Mantenimiento e Ingeniería.

Hechos posteriores al cierre del ejercicio

En la reunión del Consejo de Administración de Iberia celebrada el 12 de febrero de 2010, D. Rodrigo de Rato Figaredo fue nombrado Consejero a propuesta de Caja Madrid, en la vacante dejada voluntariamente por D. Miguel Blesa de la Parra. Asimismo, ocupará el cargo de Vicepresidente de Iberia y será miembro de la Comisión Ejecutiva del Consejo de Administración de la compañía.

No se han producido otros hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio.



2. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y OPERATIVA

2.1. Actividad

En el Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2009 se ofrece una descripción más detallada de la evolución operativa de Iberia, tanto en Transporte como en el resto de los negocios de la Sociedad.

2.1.1. Transporte

Transporte de pasajeros

El sector aéreo mundial sufrió un descenso abultado de la demanda en los primeros meses de 2009, que fue seguido de una pronunciada caída en los ingresos medios, debido al impacto de la crisis económica global. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en el primer semestre de 2009 el tráfico internacional, medido en pasajeros-kilómetros transportados (PKT), disminuyó un 7,5% con relación al año anterior. Durante el segundo semestre el volumen de tráfico tuvo una rápida recuperación, de manera que el descenso interanual quedó limitado al 3,5% en el acumulado de los doce meses. En el caso de las compañías europeas de red, los PKT descendieron un 4,5% respecto a 2008. Además, la caída del tráfico de negocios fue proporcionalmente mayor en casi todos los mercados del mundo, agravando la pérdida de ingresos de las compañías aéreas.

La recesión económica tuvo un fuerte impacto en el sector aéreo en España. Además, el transporte aéreo interior se enfrentó a la competencia que supone el desarrollo de las líneas ferroviarias de alta velocidad. Así, según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), el tráfico comercial (medido en pasajeros) en los aeropuertos españoles en 2009 descendió un 8,0% con relación al año anterior. No obstante, el tráfico aéreo en España también siguió una tendencia positiva durante el año, y fue recortando las caídas paulatinamente, registrando en el último trimestre un descenso del 0,7% respecto al mismo periodo de 2008.

El siguiente cuadro refleja la evolución de los principales parámetros de la actividad de transporte de pasajeros de Iberia para el conjunto de su red de vuelos:

Transporte de pasajeros	2009	2008	% s/ a.a.
AKO (millones)	62.158	66.098	(6,0)
PKT (millones)	49.612	52.885	(6,2)
Coefficiente de ocupación (%) (a)	79,8	80,0	(0,2 p.)
Horas bloque	432.590	466.645	(7,3)
Ingresos de pasaje / PKT (cts. €)	6,32	7,36	(14,1)
Ingresos de pasaje / AKO (cts. €)	5,05	5,89	(14,3)
Ingresos de pasaje (millones de €) (b)	3.137	3.891	(19,4)

(a) Diferencia respecto al año anterior expresada en puntos porcentuales.

(b) Los ingresos incluyen únicamente los generados por los vuelos operados durante el año (excluyen otros ingresos de pasaje procedentes de la cancelación de anticipos de clientes y de otras regularizaciones contables).

Iberia logró un coeficiente de ocupación de pasaje del 79,8% en 2009, casi igual al alcanzado en el año anterior, lo que supone mantenerse como una de las compañías europeas de red con el nivel de ocupación más elevado.

La compañía fue realizando ajustes en el programa de vuelos durante el año, con el fin de adaptar el volumen de oferta a la evolución de una demanda debilitada, disminuyendo los asientos-kilómetro ofertados (AKO) un 6,0% respecto a 2008, con un descenso del volumen de tráfico, medido en PKT, del 6,2%.

La producción total de la flota de pasaje de Iberia, medida en términos de horas bloque, descendió un 7,3% respecto a la del ejercicio 2008, destacando la reducción del 66,9% en las horas bloque de los aviones contratados en *wet lease*.



En el ejercicio 2009, los ingresos por tráfico de pasaje de Iberia se situaron en 3.137 millones de euros en el conjunto de la red, descendiendo un 19,4% respecto al año anterior. El ingreso medio por PKT (o *yield*) disminuyó un 14,1% respecto a 2008 debido a: el significativo deterioro del *mix* de clases, la fuerte presión sobre los precios en la mayoría de los mercados y el efecto producido por el aumento de la etapa media de pasaje (un 4,4%). Todo ello, unido al ligero descenso del coeficiente de ocupación, llevó a una reducción del 14,3% en el ingreso medio de pasaje por AKO. El efecto de la variación en los tipos de cambio de monedas sobre el ingreso unitario fue ligeramente favorable en el conjunto del ejercicio (+0,8 puntos porcentuales).

Iberia transportó 20,9 millones de pasajeros en el conjunto de la red en 2009, de los que cuatro millones corresponden a los vuelos de largo radio.

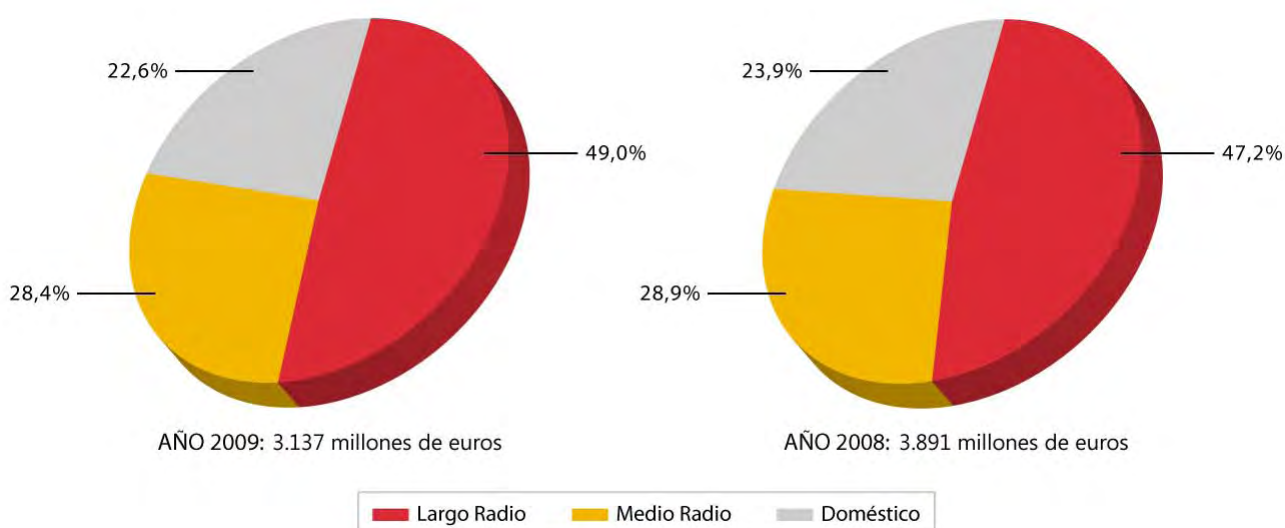
En 2009 la menor reducción de oferta (-3,3%) correspondió al sector de **largo radio**, en el que los PKT disminuyeron un 5,4% respecto al año anterior, y el coeficiente de ocupación empeoró 1,8 puntos, situándose en el 83,4%. Siguiendo la tendencia de los últimos años, la proporción del tráfico de largo radio en el conjunto de la red aumentó 0,6 puntos porcentuales, situándose en el 63,9%.

El menor descenso de actividad se registró en América del Norte, con reducciones del 2,9% en la oferta y del 3,7% en la demanda. En América Centro los AKO descendieron un 5% respecto a 2008, disminuyendo los PKT un 6,5%, debido principalmente a la caída del tráfico en los enlaces con México, que se vio impactado por la aparición de la gripe A desde finales de abril. En América del Sur la capacidad ofertada disminuyó ligeramente (-0,3%), y la demanda se redujo un 4,1%.

El *yield* del sector de largo radio descendió un 11,6% en el ejercicio 2009, como consecuencia de una mayor presión competitiva ante la debilidad de la demanda en los mercados. El ingreso unitario por AKO disminuyó un 13,5% respecto al año 2008, al añadirse el efecto del descenso en el nivel de ocupación. El descenso del 13,3% respecto a 2008 en los pasajeros de la clase Business Plus tuvo un impacto significativo en el deterioro del ingreso unitario. No obstante, desde el verano se ha producido una recuperación en el tráfico de negocios, en parte estimulada por acciones comerciales. Así, el tráfico en la clase Business Plus registró un descenso del 6,0% en el segundo semestre, frente a una caída del 20,4% en la primera mitad del año.

Los ingresos de pasaje del sector de largo radio disminuyeron un 16,4% respecto a 2008, situándose en 1.538 millones de euros, cifra que ya representa el 49% de los ingresos de pasaje de toda la red en 2009 (1,8 puntos por encima de su peso en 2008).

DISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS



En el agregado de los vuelos de corto y medio radio, oferta y demanda descendieron un 9,8% y un 7,6%, respectivamente, y el coeficiente de ocupación se elevó al 74,2% en 2009 (+1,8 puntos con relación al año anterior).

En el sector de **medio radio internacional** el coeficiente de ocupación mejoró 2,5 puntos respecto al año anterior, alcanzando el 75,6%, con una subida de 3,2 puntos en el nivel de ocupación de los vuelos europeos. La compañía redujo el volumen de oferta en los vuelos internacionales de medio radio un 9,2%, debido al plan de ajustes planificado para determinadas rutas punto a punto, y a los ajustes adicionales realizados para adaptarse al descenso del tráfico (-6,0% respecto a 2008). Si consideramos los vuelos internacionales de medio radio con origen o destino Madrid, el descenso de los AKO fue del 5,0%, disminuyendo el tráfico un 2,3% respecto al año anterior, y situándose el nivel de ocupación en el 75,7% (+2,1 puntos).

El *yield* disminuyó un 15,7% en el conjunto del sector de medio radio, afectado por el desplome del tráfico en las clases business para el conjunto de las compañías en el mercado España-Europa (-32,0%), por la fuerte competencia en las rutas europeas, y por el crecimiento de la etapa media de pasaje (un 3,2%). Gracias a la mejora del coeficiente de ocupación, el descenso del ingreso medio por AKO (-12,8%) fue casi tres puntos menor que el del ingreso medio por PKT. Los ingresos de pasaje de este sector alcanzaron los 890 millones de euros en 2009, descendiendo un 20,8% respecto al año anterior.

En el sector **doméstico** el coeficiente de ocupación mejoró 0,4 puntos respecto al ejercicio anterior, situándose en el 71,7%, con un descenso del 11,0% en el número de AKO. La reducción de la capacidad fue mayor en el primer trimestre de 2009 (-20,9%) que en el resto del año (-7,3% de abril a diciembre) debido, en parte, a que la reestructuración de la oferta en los vuelos entre Barcelona y Madrid se inició en abril de 2008, como respuesta a la entrada en explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad. En términos relativos, los enlaces entre esas dos ciudades registraron los mayores descensos de capacidad y demanda, un 20,0% y un 27,6% respectivamente. El ingreso medio por PKT en los vuelos domésticos disminuyó un 14,6% con relación al año anterior, afectado por el crecimiento de la etapa media de pasaje en este sector (un 3,3%), el fuerte deterioro del *mix* de clases y la reducción de los recargos de combustible, descendiendo el ingreso unitario por AKO un 14,2%. Los ingresos de pasaje se situaron en 709 millones de euros (-23,6%).

Transporte de carga

El número de toneladas-kilómetro transportadas (TKT) de mercancía y correo por Iberia se situó a 1.021,5 millones en 2009, disminuyendo un 11,6% respecto al año anterior, como consecuencia del profundo impacto que tuvo la crisis económica en el tráfico aéreo de carga a nivel mundial. En línea con la tendencia mostrada por el sector, el tráfico de Iberia registró los mayores descensos (un 24%) en el primer semestre, y se recuperó progresivamente en la segunda mitad del año. Así, el número de TKT se incrementó un 1,2% en el segundo semestre con relación al mismo periodo de 2008.

Iberia redujo el número toneladas-kilómetro ofertadas (TKO) un 1,8% respecto al ejercicio anterior. Así, el coeficiente de ocupación de carga empeoró 6,8 puntos porcentuales respecto a la media anual de 2008, situándose en el 60,7% en 2009, si bien en el último trimestre mejoró 7,9 puntos respecto al año anterior. Un 94,4% de las TKT totales del ejercicio fueron transportadas en las bodegas de la flota de pasaje de Iberia, una proporción ligeramente superior a la de 2008 (93,5%).

En 2009 los ingresos por transporte de mercancía y correo de Iberia disminuyeron un 29,9% respecto al año anterior, situándose en 208 millones de euros, si bien, gracias a la progresiva recuperación de la demanda, la caída de los ingresos en el último trimestre del ejercicio fue del 19,7%, frente al 33,4% de reducción en el acumulado de los nueve primeros meses del año.

El ingreso medio por TKT (*yield*) se sitúa en 20,4 céntimos de euro, disminuyendo un 20,6% respecto al año anterior debido a tres factores: la bajada de precios en el sector como consecuencia del exceso de oferta en los mercados, la disminución del precio del combustible, y la decisión de maximizar la ocupación de las bodegas de los aviones de Iberia mediante campañas de precios muy agresivas.

Los principales parámetros de actividad son los siguientes:

Transporte de carga	2009	2008	% s/a.a.
TKO (millones)	1.683,9	1.714,2	(1,8)
TKT (millones)	1.021,5	1.156,1	(11,6)
Coefficiente de ocupación (%) (a)	60,7	67,4	(6,8 p.)
Ing. medio por TKT (cts. € / TKT)	20,37	25,67	(20,6)
Ingresos transporte carga (millones €) (b)	208	297	(29,9)

(a) Diferencia respecto al año anterior expresada en puntos porcentuales.

(b) Ingresos por transporte de mercancía y correo (no incluyen exceso de equipaje).

2.1.2. Handling

Iberia Airport Services presta servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles a terceras compañías y a la propia Iberia. Durante el año 2009 continuó operando como agente de handling de rampa en 36 aeropuertos, en virtud de las 21 licencias que explota desde 2007. La compañía también tiene presencia en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura a través de su participación en las UTE (Unión Temporal de Empresas) que obtuvieron las licencias, que es del 32% en el primer caso, y del 30% en las UTE de los dos aeropuertos canarios.

A partir de julio de 2008 la compañía también ha obtenido las concesiones para prestar atención a pasajeros de movilidad reducida (PMR), operando como Iberia en los aeropuertos donde es operador único de handling, e integrado en UTE en Madrid, Palma de Mallorca y Alicante con una participación del 51%, 50% y 50% respectivamente, aportando 2,5 millones de euros a la cuenta de resultados de Iberia Airport Services.

El año 2009 se caracterizó por el impacto negativo de la crisis económica en la generalidad de los sectores productivos y, con especial agudeza, en el sector de la aviación comercial y en sus actividades y negocios relacionados. En este sentido, el mercado total de Handling en España, medido en operaciones de avión, experimentó un descenso del 10,8% respecto al año anterior, mientras que en el caso de Iberia Airport Services esta disminución fue menor, un 7,8% (incluida la producción para la propia Iberia y medido en términos de aviones ponderados atendidos). El número de pasajeros atendidos por Iberia Airport Services fue de 73 millones en 2009, descendiendo un 8,7% respecto al año anterior.



En 2009 el volumen de actividad para terceros representó un 56,6% de la producción total, medida en términos de aviones ponderados atendidos (APA), ligeramente por encima de la relación de 2008, que fue un 56,2%. A pesar de las circunstancias adversas del entorno económico y del mercado de Handling, la compañía consiguió incrementar la cuota de mercado respecto a las de sus competidores, pasando del 30,7% en 2008 al 31,5% en 2009, gracias al fortalecimiento de su cartera con 22 nuevos clientes captados.

Los ingresos de explotación del negocio de Handling (incluyendo las UTE y los servicios prestados a la propia Iberia) se situaron en 478 millones de euros en 2009, descendiendo un 2,5% respecto al año anterior, motivado por el descenso de actividad ya mencionado, pues el ingreso unitario mejoró un 2,7%.

2.1.3 Mantenimiento

La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería (Iberia Mantenimiento) ofrece servicios de mantenimiento, reparación, y overhaul (MRO) de motores, aviones y componentes a la flota de la propia compañía y a otros operadores aeronáuticos. En el ejercicio 2009 realizó un total de 220 revisiones C y D ponderadas por valor, lo que representa un descenso del 2,3% respecto al año anterior. El porcentaje de las mismas realizadas a terceros fue del 56,6% (frente al 59,7% en 2008). En el área de motores, la producción ponderada de motores (para Iberia y terceros) se situó en 214, con un descenso del 11,9% respecto al año anterior.

La cifra total de ingresos de explotación procedentes de terceros (que incluye, además de los servicios de asistencia técnica, otros trabajos realizados por la empresa, alquileres y ventas) ascendió a 322 millones de euros, con un aumento del 4,1% sobre el año anterior.

En 2009 se firmaron importantes acuerdos comerciales con distintos operadores y fabricantes. Destacan por su relevancia económica o estratégica:

- Firma del acuerdo de mantenimiento de la flota B757 que opera en España de DHL Air. El acuerdo supone la ampliación de los servicios de mantenimiento, que la compañía ya realizaba en exclusiva a los motores Rolls Royce RB211-535 C37, en virtud de un acuerdo firmado en mayo de 2008.
- Contrato con Finnair Technical Services para la reparación de componentes y acceso a stock para la flota de A330 y A340 de Finnair.
- Acuerdo en exclusiva con SAS para realizar las revisiones mayores (C y D) de las flotas MD80 y Airbus A330 y A340 de la compañía escandinava.
- Firma de dos nuevos contratos para la reparación y mantenimiento de motores Rolls Royce RB211-535E4 con la compañía aérea rusa Yakutia, y los instalados en los B757/200 cargueros pertenecientes a la línea aérea india Blue Dart Aviation.
- Renovación del contrato con Xiamen Airlines para el overhaul de motores RB211-535E4 de la flota B757/200.
- Contrato de overhaul con Federal Express (Fedex) para los motores RB211-535E4.
- Acuerdo vinculante con SR Technics para el mantenimiento de componentes de diversas flotas.
- Acuerdo con Airbus Military para la conversión de aviones A330 con configuración pasaje a configuración Multi Role Tanker Transport (MRTT) con capacidad para reabastecimiento en vuelo.

En referencia al motor RB211-535, Iberia es uno de los pocos centros de mantenimiento en el mundo que da soporte y el único en Europa. Adicionalmente, la Subdirección de Motores es la única en España y la tercera en Europa con capacitación para mantener el motor CF34 del fabricante General Electric.

La cartera de Iberia Mantenimiento está formada por prácticamente la totalidad de las compañías aéreas españolas, mercado donde es líder, y por un numeroso grupo de compañías internacionales. Podemos destacar a Air Europa, Airbus, Alitalia, Audeli, Eurofly, European Air Transport, Finnair Technical Services, Gestair, Iberworld, ILFC, Interjet, MAeS, Meridiana, Olympic Airways, Pluna, Presidencia Mexicana, Pullmantur, Spanair, SR Technics, Swiftair, Tunisair, Varig y Vueling, entre otras.



Iberia Mantenimiento con ST Aerospace inauguraron el 19 de mayo de 2009 en Madrid su taller de reparación de trenes de aterrizaje de los aviones A320, A330 y A340 del fabricante Airbus. La nueva empresa, denominada MAeS (Madrid Aerospace Services) supone un avance estratégico importante, que permitirá abrir nuevos mercados en Europa, África y Medio Oriente.

Iberia Mantenimiento ha invertido un total de 14 millones de euros para mejorar sus instalaciones y servicios en 2009. En el plan de inversiones destacan: el desarrollo de tecnología para el tratamiento de compresores en el taller de motores; la instalación, asimismo, de un nuevo horno de vacío vertical en el taller; la renovación y actualización del Hangar 5, dedicado al Proyecto MRTT, y de las cestas del Hangar 4 de pintura; así como la capacitación y banco de pruebas de componentes. También está construyendo en "joint venture" con el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona un hangar en el aeropuerto de El Prat, con una inversión estimada de 24 millones de euros.

2.2. Recursos

2.2.1. Flota

Al finalizar el ejercicio 2009, Iberia tenía un total de 109 aviones de pasaje en operación, de los que 32 unidades componían la flota de largo radio, y 77 aeronaves estaban destinadas a las rutas de corto y medio radio. El siguiente cuadro muestra su composición por tipo de avión y régimen:

Tipo de flota (a) (b)	Propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Wet lease	Total operada
A340/300	6	1	13		20
A340/600			12		12
Largo radio	6	1	25		32
A319			22		22
A320	2	6	28		36
A321		4	15		19
Corto/ medio radio	2	10	65		77
TOTAL	8	11	90		109

(a) Refleja las unidades de flota de pasaje operativa de Iberia a 31 de diciembre de 2009, sin incluir los aviones temporalmente inactivos o parados pendientes de venta.

(b) Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2009 Iberia tenía un Boeing B757 subarrendado a otra compañía.

Al finalizar el ejercicio 2008, Iberia tenía un total de 119 aviones de pasaje en operación. La siguiente relación muestra el detalle de las incorporaciones y bajas que tuvieron lugar en su flota operativa durante 2009:

Incorporaciones

- 1 A320 en arrendamiento operativo (que se encontraba cedido a finales de 2008).

Devoluciones

- 2 A320 en arrendamiento operativo.
- 1 A340/300 en arrendamiento operativo.

Paradas

- 8 A320 en propiedad (aparcamiento temporal).

En el mes de febrero, Iberia incorporó a su flota de corto y medio radio un A320 en régimen de arrendamiento operativo. Dicha aeronave había estado alquilada previamente a otra compañía.



Una de las medidas contempladas en el **Plan de Contingencia** es el ajuste de la capacidad para adaptarse a la disminución de la demanda en los mercados. Así, respecto a la flota de corto y medio radio, la compañía aparcó temporalmente ocho aviones A320 en régimen de propiedad, cuatro de ellos en el mes de mayo, uno en junio y los tres restantes en octubre. Asimismo, en los meses de abril y octubre dejaron de operar dos aviones A320 que se encontraban en régimen de arrendamiento operativo. En cuanto a la flota de largo radio, en octubre la compañía retiró de operación un A340 en régimen de arrendamiento operativo.

Adicionalmente, a lo largo del año se produjeron varios cambios en el régimen de algunas unidades de flota. Los tres aviones A340/300 que a principios de 2009 operaban para Iberia bajo la modalidad de *wet lease* pasaron a operar en arrendamiento operativo, dos en el primer semestre y el último a finales de agosto. En el ejercicio 2009 el número total de horas bloque operadas en *wet lease* disminuyó un 66,9% respecto al año anterior.

Actualmente, más del 80% de los aviones operados se encuentran en régimen de leasing operativo, lo que dota a la compañía de una mayor flexibilidad para acompasar la capacidad ofertada a la evolución de los mercados, sin que se vea penalizada su posición financiera.

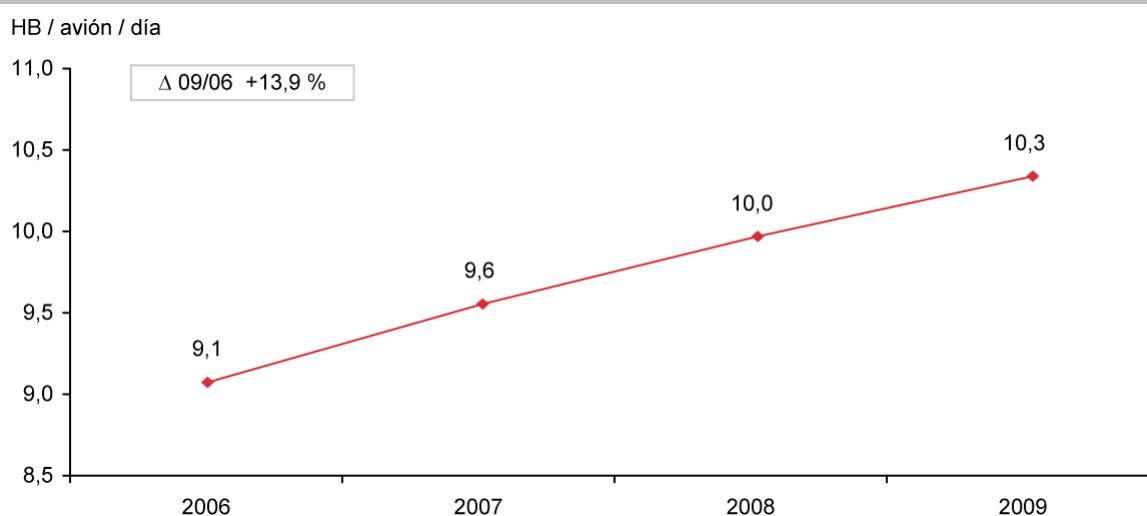
Entre los logros más importantes conseguidos por la compañía se encuentra la homogeneización de la flota a dos familias: el Airbus A340 para los vuelos de largo radio, con una edad media de 8,8 años, y el Airbus A320 (que comprende los modelos A319, A320 y A321) para los vuelos de corto y medio radio, cuya edad media se sitúa en 6,6 años.

Uno de los aspectos más positivos del ejercicio es la mejora de la utilización media de la flota, que se incrementó un 3,7% respecto al año anterior. Si consideramos únicamente la flota operada con tripulaciones propias (excluido el *wet lease*) el incremento interanual alcanza el 4,5%.

HB / avión/ día	2009	2008
Utilización media flota de corto y medio radio	8,8	8,4
Utilización media flota de largo radio	14,3	14,5
Utilización media flota propia	10,3	9,8
Utilización media flota en wet lease (a)	14,5	13,4
Utilización media flota total	10,3	10,0

(a) Durante 2009 operaron en régimen de *wet lease* para Iberia tres A340/300, cuyos contratos finalizaron en junio y agosto.

EVOLUCIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LA FLOTA DE IBERIA



2.2.2. Personal

Plantilla

La plantilla media de la compañía Iberia en el año 2009 se situó en 20.435 empleados equivalentes, lo que supone una reducción del 4,3% respecto al ejercicio anterior. A 31 de diciembre, un 38% del total de empleados de la compañía eran mujeres.

El siguiente cuadro muestra la distribución de la plantilla por segmentos de negocio en los dos últimos ejercicios:

	TIERRA		VUELO		TOTAL	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
TRANSPORTE	2.959	3.090	5.335	5.567	8.294	8.657
HANDLING	7.132	7.769			7.132	7.769
MANTENIMIENTO	3.845	3.767			3.845	3.767
RESTO (*)	1.164	1.152			1.164	1.152
TOTAL IBERIA	15.100	15.778	5.335	5.567	20.435	21.345
Variación 2009 / 2008 (%)	(4,3)		(4,2)		(4,3)	

(*) Incluye Corporativa y Sistemas.

Los empleados de la Alta Dirección de Iberia (diez en ambos ejercicios) están incluidos en Tierra.

El número de empleados equivalentes del Personal de Tierra de Iberia disminuyó un 4,3% en 2009, con descensos en España (-4,4%) y en el extranjero (-2,6%). Destacó la disminución de 637 empleados en la Dirección General de Aeropuertos, lo que supone una reducción del 8,2% con relación a 2008, situándose su plantilla media en 7.132 empleados equivalentes en 2009 (incluyendo los 515 cedidos a la UTE de Barcelona).

La plantilla media del Personal de Vuelo de Iberia se situó en 5.335 empleados equivalentes en 2009, que representan un 26,1% del total de la compañía. La plantilla media del Colectivo de Tripulantes Técnicos descendió un 3,3% respecto al año anterior, y la de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) disminuyó un 4,5%.

Iberia continúa desarrollando el Plan de Bajas de Personal para adaptar sus recursos a la compleja situación del sector. La mayoría de las bajas producidas en el último ejercicio se encuadran en los Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) de la compañía, que tienen carácter voluntario para el trabajador y la empresa. La prórroga del ERE 72/01 para los Colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros fue autorizada hasta el 31 de diciembre de 2010. También se autorizó la prórroga del ERE 35/05, de aplicación específica al personal que presta sus servicios en el área de Handling de Iberia, hasta el 31 de diciembre de 2014.



En abril de 2009 los representantes de la Dirección de la compañía y de la Sección Sindical del SEPLA en Iberia acordaron solicitar la inclusión del Colectivo de Pilotos en el marco de la ampliación del periodo de aplicación del ERE 72/01, en este caso extendiendo su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2013. Tras la correspondiente autorización, un total de 236 tripulantes técnicos mayores de 60 años, que estaban en situación de reserva, causaron baja en 2009.

Durante el ejercicio 2009, 185 empleados del Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros y 591 empleados del Colectivo de Tierra de Iberia se acogieron a alguna de las modalidades contempladas en el ERE 72/01, correspondiendo la mayoría de las bajas a jubilaciones anticipadas y recolocaciones diferidas. Adicionalmente, otros 44 empleados del Colectivo de Tierra causaron baja en la compañía, de los que 16 se acogieron al Acuerdo Nacional de Empleo en España, y los 28 restantes fueron bajas de personal en el extranjero que no serán sustituidos.

El siguiente cuadro ofrece un desglose de las bajas producidas en la compañía vinculadas a la reestructuración de la plantilla:

Plantilla de Iberia. Bajas en 2009	Tripulación Técnica	Trip. Cabina de Pasajeros	Tierra	TOTAL
Prejubilaciones	236	16	342	594
Recolocación diferida	-	98	190	288
Bajas incentivadas	-	1	14	15
Novación de contrato	-	70	45	115
Total ERE 72/01	236	185	591	1.012
ANE (Acuerdo Nacional de Empleo)	-	-	16	16
Personal en el extranjero	-	-	28	28
TOTAL	236	185	635	1.056

Todas esas bajas se añaden a las 462 producidas en Iberia durante el año 2008 (339 del Colectivo de Tierra y 123 del Colectivo de TCP), que en su mayoría fueron realizadas en el segundo semestre del año, correspondiendo algo más de la mitad a jubilaciones anticipadas en el marco del ERE 72/01.

En abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, con una vigencia inicial de tres años (2005 a 2007), fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Asimismo, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra de Iberia (firmado en julio de 2008), finalizó el 31 de diciembre de 2008. Actualmente se encuentran abiertas las Comisiones Negociadoras para alcanzar acuerdos sobre los nuevos Convenios de los tres Colectivos de la compañía.

Productividad

La productividad de la plantilla de Iberia, medida en términos de AKO producidos, fue de 3,04 millones de AKO por empleado en 2009, disminuyendo un 1,8% respecto al año anterior. Este descenso se debió a la reducción de la capacidad ofertada (-6,0% respecto a 2008, en términos de AKO) que la compañía llevó a cabo para adaptarse a la caída de la demanda, cuyo impacto fue parcialmente contrarrestado con el descenso de la plantilla media equivalente.

En el caso del personal de la Dirección General de Aeropuertos (Handling), cuya plantilla media equivalente representó el 34,9% de la plantilla total en 2009, se logró mantener el nivel de productividad (medida en horas por avión medio ponderado atendido) del año anterior, al reducirse el número de horas de mano de obra en una proporción similar a la caída de la producción, a pesar de verse perjudicado el ejercicio 2009 por un mayor número de incidencias (cancelaciones y retrasos por jornadas de huelga de tripulantes, condiciones climatológicas adversas,.).

En 2009 la productividad económica de la plantilla de la Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería subió un 3,2% respecto al año anterior.



El siguiente cuadro desglosa la evolución de la productividad por segmentos de negocio y por colectivos:

Productividad del personal de Iberia	2009	2008	% s/ a.a.
Total Plantilla (miles de AKO por empleado)	3.042	3.097	(1,8)
Transporte. Personal de Tierra (miles de AKO por empleado)	2.101	2.139	(1,8)
Tripulación Técnica (HB por tripulante)	267,3	270,9	(1,3)
Tripulación Auxiliar (HB por tripulante)	115,3	118,8	(3,0)
Handling (Horas totales por avión ponderado) (a)	32,68	32,75	0,2
Mantenimiento (Ingresos explotación por empleado) (miles €)	19.052	18.457	3,2

(a) Un menor número de horas por avión ponderado supone una mejora de la productividad.

2.3. Resultados de la sociedad

A partir del ejercicio 2008 las cuentas individuales de Iberia se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Nuevo Plan General de Contabilidad de España (NPGC). Los cambios introducidos por el NPGC suponen un avance en el proceso de convergencia de los sistemas contables de los países de la Unión Europea, y un importante acercamiento a las normas internacionales de contabilidad NIC/NIIF, en base a las cuales se han formulado las cuentas consolidadas del Grupo Iberia desde el ejercicio 2005.



2.3.1. Resultado de explotación

Como consecuencia de la recesión económica mundial, 2009 fue uno de los peores años para el conjunto del sector aéreo, que sufrió una caída excepcional en el volumen de tráfico y una significativa reducción de los ingresos. En este escenario, los ingresos de explotación de Iberia se redujeron un 19,0% respecto al año anterior, y su impacto en los resultados fue parcialmente contrarrestado por la continua adaptación de la oferta a la débil evolución de los mercados, y por la implantación de nuevas medidas de reducción de costes.

En el ejercicio 2009 el resultado de explotación de Iberia, que incluye las partidas no recurrentes, se situó en 475 millones de euros de pérdidas. Si excluimos las partidas no recurrentes, las pérdidas de explotación ascendieron a 464 millones de euros, frente a un resultado de explotación recurrente de 88 millones de pérdidas en 2008.

Iberia generó un EBITDAR (resultados de explotación antes de amortizaciones y alquileres de flota) positivo de 60 millones de euros en 2009.

A continuación se presentan las Cuentas de Resultados de Iberia de los ejercicios 2009 y 2008, con el desglose de los conceptos más relevantes de los ingresos y gastos de explotación:

Millones de euros

IBERIA	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(475)	(4)	n.s.
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	4.439	5.480	(19,0)
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	4.212	5.188	(18,8)
Ingresos de pasaje	3.325	4.218	(21,2)
Ingresos de carga	224	309	(27,5)
Ingresos de handling	266	275	(3,3)
Asistencia técnica a compañías aéreas	310	297	4,2
Otros ingresos por servicios y ventas	87	89	(1,1)
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (a)	227	292	(22,3)
Recurrentes	177	227	(21,8)
No recurrentes	50	65	(24,1)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.911	5.508	(10,8)
APROVISIONAMIENTOS	1.409	1.864	(24,4)
Combustible de aviones	1.184	1.666	(28,9)
Repuestos para flota	191	160	19,0
Material de mayordomía	19	21	(6,8)
Otros aprovisionamientos	15	17	(12,7)
GASTOS DE PERSONAL	1.339	1.313	2,0
De los que: No recurrentes	51	1	n.s.
DOTACIÓN A LA AMORTIZACIÓN	175	198	(11,6)
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.988	2.133	(6,8)
Alquiler de flota	349	386	(9,5)
Otros alquileres	72	75	(4,5)
Mantenimiento flota	202	228	(11,5)
Gastos comerciales	151	201	(24,9)
Servicios de tráfico	399	415	(3,9)
Tasas de navegación	252	258	(2,3)
Servicio a bordo	66	72	(7,3)
Sistemas de reservas	134	137	(2,7)
Otros gastos	363	361	0,5
De los que: No recurrentes	7	4	74,9
DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO	(3)	24	n.s.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN RECURRENTE	(464)	(88)	n.s.
Ingresos de explotación recurrentes	4.389	5.415	(18,9)
Gastos de explotación recurrentes	4.853	5.503	(11,8)
EBITDA	(289)	110	n.s.
EBITDAR	60	496	(87,7)

n.s.: no significativo

(a) Incluye excesos de provisiones, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos de explotación.



Ingresos de explotación

En el ejercicio 2009 los ingresos de explotación se redujeron un 19,0% respecto al año anterior. Si excluimos las partidas no recurrentes, el descenso de los ingresos de explotación fue del 18,9%, debido fundamentalmente a la reducción de los ingresos de transporte de pasajeros y carga (-21,6%), que estuvieron muy afectados por la caída de los ingresos unitarios y el descenso del tráfico. En un escenario de fuerte reducción de las operaciones en los aeropuertos, se debe valorar positivamente el limitado descenso de los ingresos de handling (-3,3%). Los ingresos por servicios de mantenimiento aeronáutico prolongaron su crecimiento un año más, aumentando un 4,2% respecto a 2008.

El importe total de los ingresos de **pasaje** disminuyó un 21,2% respecto al año anterior, situándose en 3.325 millones de euros en el ejercicio 2009. Esta cifra, que figura en la cuenta de resultados, recoge los ingresos de pasaje vinculados a la producción real de cada ejercicio (que son los reflejados en los cuadros de "Principales Parámetros" y de "Transporte" del apartado 2.1.1.) y, adicionalmente, incluye los ingresos procedentes de la caducidad de billetes pendientes de utilización, los ingresos derivados de los programas de fidelización, así como ajustes y regularizaciones de carácter contable.

Los ingresos de pasaje por billetes volados en el año se situaron en 3.137 millones de euros, disminuyendo un 19,4% respecto a 2008, motivado por el deterioro de los precios (con un impacto del -12,6% en los ingresos) y, en menor medida, por el descenso del volumen de tráfico. Los tres sectores (largo radio, medio radio internacional y doméstico) se vieron afectados por la caída del ingreso medio por PKT, especialmente los vuelos europeos, debido a la presión de la competencia y al deterioro del *mix* de clases. La pérdida de volumen de tráfico también fue generalizada, correspondiendo el mayor descenso, en términos relativos, al sector doméstico, en el que Iberia ajustó su oferta un 11% para adaptarse a la disminución de la demanda.

El resto de los ingresos de pasaje, que en conjunto representaron un 5,6% del total de ingresos de pasaje en 2009, disminuyeron un 42,6% con relación al año anterior, en parte debido al nuevo criterio contable respecto al tratamiento de los programas de fidelización a partir del ejercicio 2009, que también implica una reducción de los gastos comerciales.

Los ingresos de **carga** de Iberia (que incluyen la facturación por transporte de mercancía y correo, tasas o sobrecargos de combustible y de seguridad, así como los ingresos por exceso de equipaje) se situaron en 224 millones de euros en el ejercicio 2009, descendiendo un 27,5% respecto al año anterior, afectados por la reducción del volumen de tráfico de carga transportada y por la fuerte caída del ingreso medio por tonelada-kilómetro transportada, que se debió, en parte, a la disminución de los recargos de combustible.

Los ingresos de **handling** (por servicios de asistencia en tierra a pasajeros y aviones de terceras compañías) disminuyeron en 9 millones de euros con relación a 2008, debido al descenso del volumen de actividad de rampa para terceras compañías (-7,3%, medida en aviones ponderados atendidos), en parte compensado por el incremento de su ingreso unitario (2,1%) y por el aumento de ingresos procedentes de otros servicios de asistencia en aeropuertos, entre los que destaca la prestación de servicios a pasajeros con movilidad reducida. En la segunda mitad de 2009 los ingresos de handling aumentaron un 1,0% respecto al año anterior, al quedar limitada la caída de actividad para terceros a un 2,9%, tras la incorporación de Vueling a la cartera de clientes.

A pesar de que la recesión económica, que también produjo una reducción de los precios en el sector de mantenimiento aeronáutico, los ingresos por **servicios de asistencia técnica** a terceros alcanzaron los 310 millones de euros, superando en 12,6 millones a la cifra del año anterior, en parte favorecidos por la apreciación del dólar respecto al tipo de cambio medio de 2008. El aumento de la facturación a terceros se produjo principalmente en revisiones de motores (sobre todo CFM56), en asistencia técnica al Ministerio de Defensa y en trabajos a trenes de aterrizaje.

Los "**Otros ingresos por servicios y ventas**" descendieron un 1,1% respecto a 2008, pues el descenso en los ingresos derivados de la utilización de los sistemas de reservas (entre los que destacan los procedentes de Amadeus, que se situaron en 59 millones de euros, un 7,4% menos que el año anterior) se vio compensado parcialmente por el aumento en otras ventas.

Los "**Otros ingresos de explotación recurrentes**" (comisiones, ingresos diferidos, ingresos por cesión de personal a las UTE, alquileres, trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos diversos) descendieron en su conjunto un 21,8% respecto a 2008, destacando la disminución de las comisiones de pasaje y de otros ingresos diversos.

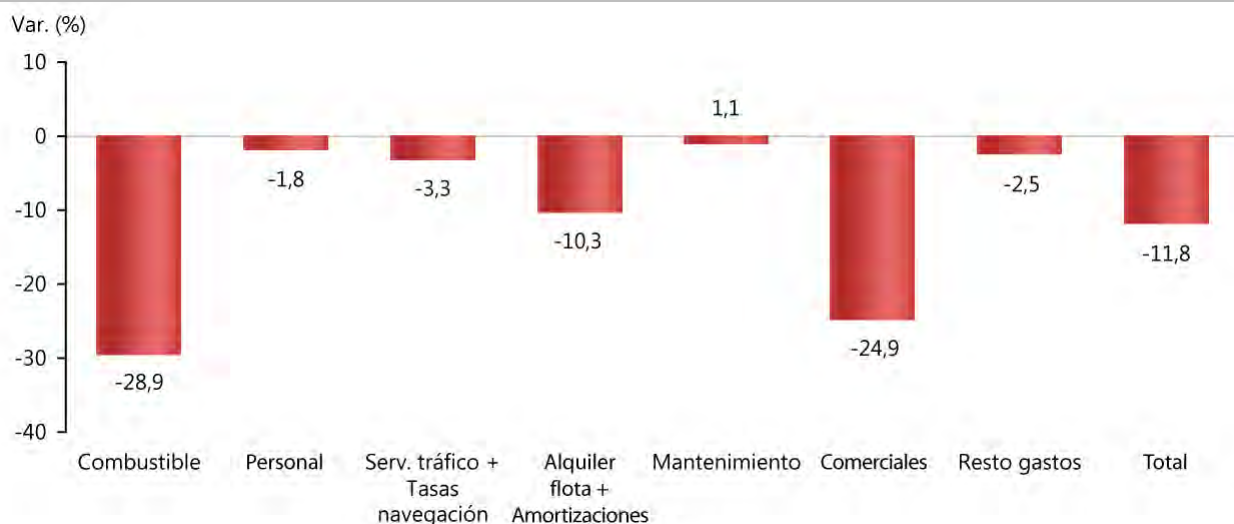


En el ejercicio 2009 se contabilizaron unos ingresos no recurrentes de 50 millones de euros, que en su mayor parte (45 millones de euros) corresponden a la recuperación de parte de las provisiones dotadas para el fondo de pensiones del Colectivo de Tripulantes Técnicos, como resultado de los estudios actuariales realizados tras la firma del VII Convenio Colectivo, que recoge la opción de prolongar la actividad de vuelo de los pilotos hasta los 65 años. En el ejercicio pasado se registraron unos ingresos no recurrentes de 65 millones de euros, que correspondían principalmente a la recuperación de diversas provisiones y del seguro de un avión.

Gastos de explotación

En el ejercicio 2009 los gastos de explotación de Iberia, que incluyen las partidas no recurrentes, se situaron en 4.911 millones de euros, descendiendo un 10,8% respecto a 2008. Si excluimos los gastos excepcionales contabilizados en ambos ejercicios, la reducción de los costes de explotación recurrentes alcanzó el 11,8%, destacando el decremento registrado en el combustible, un 28,9% respecto al año anterior. El resto de los gastos también se redujeron como consecuencia del ajuste del volumen de actividad (un 6,0% en términos de AKO) y del conjunto de iniciativas de ahorro desarrolladas por la compañía en el marco del Plan de Contingencia. El coste de explotación recurrente en términos unitarios descendió un 6,2% respecto al año anterior, hasta situarse en 7,81 céntimos de euro por AKO en 2009.

VARIACIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN RECURRENTES DE IBERIA 2009 s/ 2008 (%)



La evolución del control de los costes de explotación recurrentes fue satisfactoria durante el año 2009, con un descenso interanual del 9,4% en la primera mitad del año, que fue ampliamente superado por el ahorro registrado en la segunda mitad del ejercicio (un 14,1%).

El gasto por consumo de combustible de Iberia, que representa un 24,4% de los gastos de explotación recurrentes totales, se situó en 1.184 millones de euros en el ejercicio 2009, 482 millones por debajo del gasto registrado en el mismo periodo del año anterior. Esta disminución se debió principalmente al significativo descenso del precio del combustible en los mercados y al menor consumo (-6,6% medido en litros), derivado de la reducción del volumen de actividad y de la mayor eficiencia de la flota.

El siguiente cuadro ofrece un desglose de los elementos que intervinieron en este fuerte descenso del gasto respecto a 2008:

Millones de euros

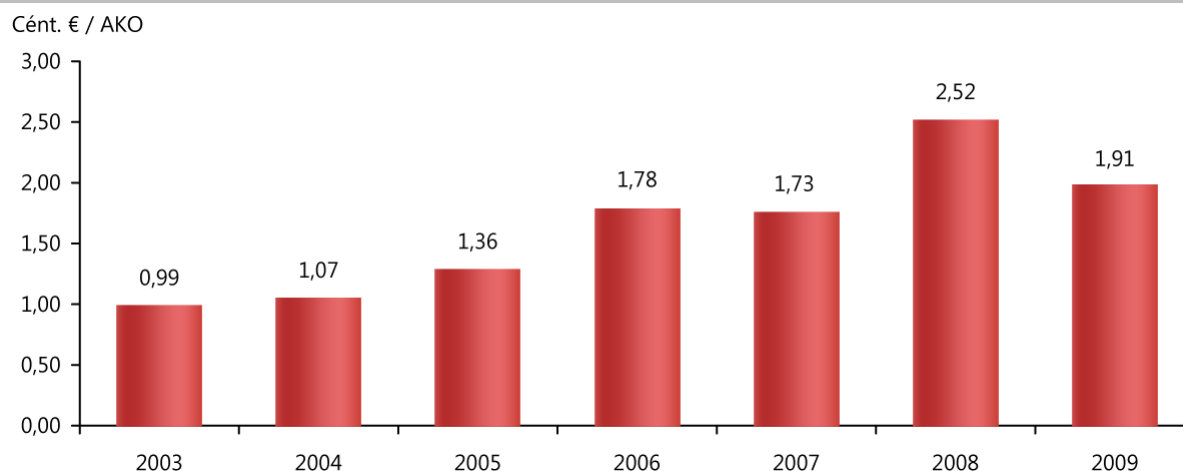
	Causas de la variación del gasto de combustible				Variación total s/ 2008
	Precio (*)	Volumen	Tipo de cambio (*)	Eficiencia	
Iberia	(368)	(90)	(17)	(7)	(482)

(*) Las variaciones por precio y tipo de cambio incluyen los efectos de las coberturas.

El precio del queroseno de aviación (CIF NWE) en el mercado había estado subiendo durante la primera mitad de 2008, moviéndose en niveles muy altos, hasta marcar sus máximos históricos en el verano de 2008. El precio cayó bruscamente durante el segundo semestre de 2008, y continuó descendiendo en el primer trimestre de 2009, llegando a situarse en torno a los 400 dólares por tonelada métrica a mediados de marzo. A partir de entonces experimentó una rápida subida, que le llevó a situarse por encima de los 600 dólares por tonelada en junio. Durante el tercer trimestre se estabilizó alrededor de los 600 dólares, y con un nuevo impulso se situó en torno a los 665 dólares en el último trimestre. A pesar de su tendencia alcista a lo largo de 2009, el precio medio del queroseno de aviación en dólares en el mercado fue un 44% inferior a su cotización media en el año anterior. La compañía se ha beneficiado parcialmente de este descenso del precio, debido a las posiciones de cobertura contratadas a mediados de 2008.

El coste unitario del combustible se situó en 1,91 céntimos de euro por AKO en 2009, disminuyendo un 24,4% respecto al año anterior.

EVOLUCIÓN ANUAL DEL GASTO DE COMBUSTIBLE UNITARIO DE IBERIA



Los gastos de **personal** recurrentes de Iberia, que representan un 26,5% del total de gastos de explotación, disminuyeron un 1,8% respecto al año anterior, hasta situarse en 1.288 millones de euros, gracias a las medidas de control de gastos y a la reducción de la plantilla media equivalente en un 4,3%, a través de bajas voluntarias en el marco del Expediente de Regulación de Empleo (ERE).

Los costes del Personal de Tierra disminuyeron un 1,5% respecto al año anterior, con una reducción de la plantilla media del 4,3%. En el caso de los Colectivos de Vuelo (Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasaje), la plantilla disminuyó en una proporción similar (-4,2%), y sus costes descendieron, en conjunto, un 2,1% con relación a 2008.

La cifra total de sueldos, salarios, indemnizaciones y conceptos asimilados se situó en 990 millones de euros en 2009, disminuyendo un 0,5% respecto al año anterior, recogiendo el efecto de los deslizamientos y de los acuerdos alcanzados con los Colectivos de Vuelo en materia retributiva.

El importe agregado de las cuotas a la Seguridad Social y resto de cargas sociales fue de 298 millones de euros, descendiendo un 5,9% respecto al año precedente, debido en parte al ajuste en las aportaciones a los fondos de pensiones de los tripulantes.

Los gastos de personal no recurrentes ascendieron a 51 millones de euros en el ejercicio 2009 (1,4 millones en 2008) y corresponden a una dotación extraordinaria destinada a actualizar la previsión realizada por la compañía para la prórroga del ERE.

El importe de las dotaciones a la **amortización** descendió un 11,6% respecto al año anterior, situándose en 175 millones de euros. De esta cifra, casi un 60% corresponde a amortizaciones de elementos de flota, cuyas dotaciones se redujeron un 18,2% debido a la reducción del número de aviones operativos en balance, principalmente por el proceso de retirada de la flota MD87/88 que concluyó en el último trimestre de 2008.

El gasto por **alquiler de flota** disminuyó un 9,5% respecto a 2008, situándose en 349 millones de euros. Todas las partidas de gasto contribuyeron a esta importante reducción, totalizando un ahorro de casi 37 millones con relación al año anterior. El arrendamiento operativo de los aviones de pasaje se situó en 315 millones de euros, disminuyendo en 9 millones debido, en parte, a la bajada de los tipos de interés y a una ligera reducción en el número medio de aviones. El coste de alquiler de plazas a otras compañías se situó en 7 millones, bajando 6 millones con relación al año anterior. El mayor descenso se registró en el *wet lease*, que se situó cerca de los 16 millones, frente a un coste de 33 millones en 2008, gracias a la reducción del número de aviones y de horas operadas, que descendieron un 66,9% respecto a las contratadas en 2008. Finalmente, el alquiler de aviones de carga se situó en 11 millones de euros, casi 5 millones por debajo del año anterior, debido a un descenso del 32,5% en el número de horas alquiladas, como consecuencia de la adecuación de la oferta a la fuerte caída del volumen de tráfico de carga en los mercados. En términos unitarios, el coste del alquiler de flota se situó en 0,56 céntimos de euro por AKO, descendiendo un 3,8% respecto a 2008.

El importe agregado de los gastos de **mantenimiento de flota** recurrentes (que incluye los servicios externos subcontratados, la dotación para grandes reparaciones y el consumo de repuestos) ascendió a 393 millones de euros en el ejercicio 2009, aumentando un 1,1% respecto al año anterior. Este aumento fue debido a un incremento del 19,0% en el consumo de repuestos, motivado principalmente por la apreciación del dólar frente al euro, y a un mayor volumen de trabajos realizados en propio. El incremento en el coste de los repuestos fue parcialmente compensado por una disminución del 11,5% en el gasto de los servicios externos.

En el ejercicio 2009 los **costes comerciales** disminuyeron 50 millones de euros respecto a 2008, lo que representa una reducción del 24,9%. El importe agregado de las comisiones y de los gastos de promoción y desarrollo descendió 47 millones respecto a 2008 (un 26,7%) debido, en parte, al impacto de la aplicación de la IFRIC 13 (valoración de los puntos asociados a los programas de fidelización) a partir de enero de 2009. En el año 2008 se habían contabilizado cerca de 23 millones de euros en relación con el valor de los puntos obtenidos por los clientes del programa Iberia Plus, mientras que en 2009, con la aplicación de la nueva norma, el valor de los puntos obtenidos se contabiliza como un menor ingreso. Los gastos de publicidad se redujeron 3 millones (un 12,2%).

El gasto de los **servicios de tráfico** disminuyó un 3,9% en 2009 respecto al año precedente, debido principalmente al menor número de vuelos operados (un 11,8% menos de despegues que en 2008), que influye en la evolución del gasto de las partidas agrupadas en este concepto: las tasas de aterrizaje, uso de pasarelas y otros servicios aeroportuarios descendieron 5 millones de euros respecto a 2008; el despacho de aviones, la Tarifa H y otros servicios de tráfico se redujeron 9 millones; los servicios de limpieza de aviones y de handling de equipos de mayordomía disminuyeron 5 millones; y el alojamiento del personal de vuelo y otros gastos en las escalas fueron inferiores en 3 millones al coste registrado en 2008. Por el contrario, los gastos de viajes interrumpidos, pérdidas de conexiones y entrega de equipajes aumentaron 6 millones de euros con relación al año anterior, debido fundamentalmente a las dificultades operativas ocasionadas por episodios de conflictividad laboral de las tripulaciones y por condiciones climatológicas adversas.

El gasto por **tasas de navegación aérea** descendió un 2,3% respecto a 2008, debido principalmente a la disminución de actividad durante el periodo, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y, sobre todo, por el incremento de precios registrado. Las tasas por ayudas a la navegación en ruta experimentaron un descenso del 0,9% respecto a 2008, situándose en 208 millones de euros. El coste de las tasas de aproximación a los aeropuertos ascendió a 44 millones de euros, disminuyendo un 8,5% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al menor número de vuelos. En 2009 las tasas unitarias de aproximación de los aeropuertos españoles incrementaron su precio un 3,0% respecto a 2008.

El gasto agregado del **servicio a bordo** y de los consumos de material de mayordomía se situó por encima de los 85 millones de euros en el ejercicio 2009, disminuyendo un 7,2% respecto a 2008, motivado principalmente por la reducción de la actividad de transporte y, en particular, por el descenso del número de pasajeros en las clases business, junto a los ahorros derivados del proceso de renegociación de los contratos con los proveedores.

Los gastos de los **sistemas de reservas** se situaron en 134 millones de euros, descendiendo un 2,7% respecto al año anterior, favorecido por el descenso en el número de reservas, consecuencia de la debilidad del tráfico, cuyo efecto fue parcialmente contrarrestado por la apreciación del dólar y el incremento del precio medio.

El importe de "**Otros gastos recurrentes**" se situó en 356 millones de euros en 2009, descendiendo un 0,4% respecto al año anterior. Entre las principales partidas incluidas en este epígrafe destacan los descensos correspondientes a los gastos por indemnizaciones, mantenimiento equipos tierra, otros gastos de mecanización, servicios de vigilancia y seguridad, tributos y transportes.

En el año 2009 se contabilizaron 7 millones de euros de gastos no recurrentes, que corresponden principalmente a varias provisiones, multas y sanciones. En el ejercicio 2008 los gastos no recurrentes, que incluían diversas provisiones, se situaron en 4 millones de euros.

En el ejercicio 2009 el "Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado" presenta un saldo negativo de 3 millones de euros, frente a un saldo positivo de 24 millones registrado el año anterior, que procedía prácticamente en su totalidad de la venta de flota.



2.3.2 Otros resultados

La siguiente tabla refleja el resto de partidas de la Cuenta de Resultados de Iberia:

Millones de euros			
IBERIA	2009	2008	% s/ a.a.
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(475)	(4)	n.s.
RESULTADO FINANCIERO	32	30	8,2
Ingresos financieros	64	137	(53,7)
Gastos financieros	(40)	(52)	(24,5)
Resultado por diferencias de cambio	(17)	(1)	n.s.
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	4	(28)	n.s.
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	21	(26)	n.s.
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(443)	26	n.s.
IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS	162	(1)	n.s.
RESULTADO DEL EJERCICIO	(281)	25	n.s.

n.s.: no significativo.

En el ejercicio 2009 el saldo neto financiero se situó en 24 millones de euros, disminuyendo 61 millones respecto al año anterior, tras descender los ingresos financieros un 53,7% respecto a 2008, debido al menor saldo medio de las inversiones financieras temporales y a la reducción de los tipos de interés de las imposiciones a corto plazo. Los gastos financieros descendieron un 24,5% respecto a la cifra de 2008, fundamentalmente por la disminución de los intereses de los préstamos.

El saldo neto de las diferencias de cambio se situó en 17 millones de euros de pérdidas en 2009, empeorando 16 millones respecto al año anterior. Debido a una devaluación del 50% del valor de la moneda de Venezuela (Bolívar) respecto al dólar norteamericano, Iberia se ha visto obligada a dotar una provisión de 6 millones de euros al cierre de 2009, para cubrir el impacto sobre los depósitos de dinero procedentes de los ingresos obtenidos en este país, que estaban pendientes de recepción.

La "Variación del valor razonable en instrumentos financieros" incluye la valoración de los instrumentos financieros para coberturas, que registró un saldo positivo de 4 millones de euros en 2009, frente a un efecto negativo de 29 millones en el ejercicio 2008. Éste último reflejaba principalmente la pérdida de valor de las coberturas de combustible consideradas "ineficaces" (-23 millones de euros).

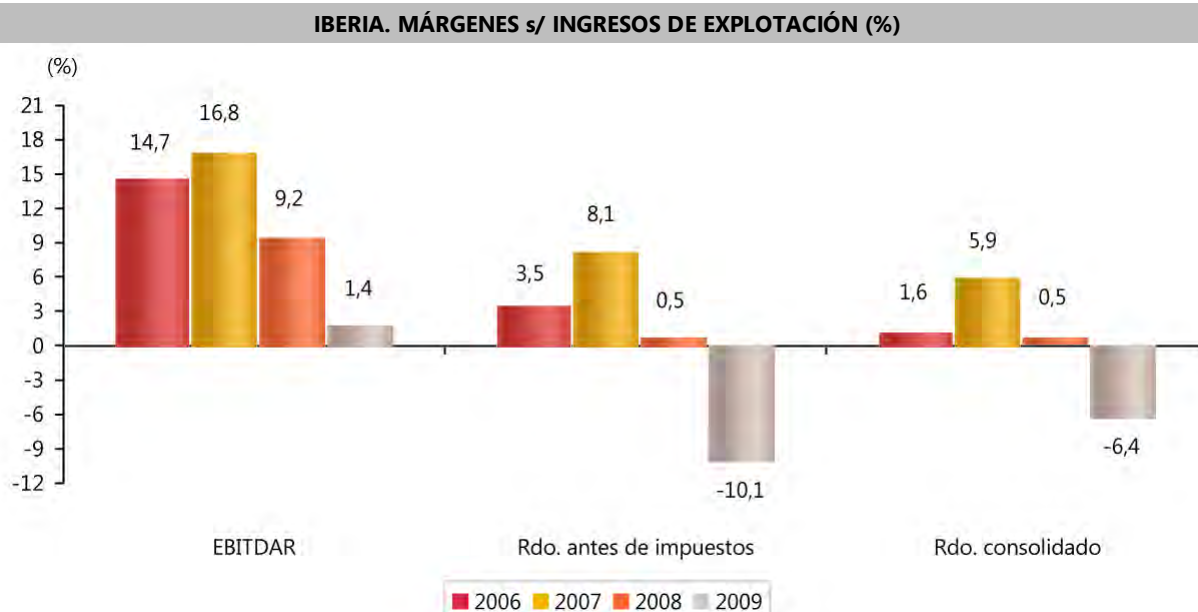
En 2009 el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros" de la cuenta de resultados incluye la plusvalía resultante del canje de acciones de Clickair y Vueling en la operación de fusión de ambas sociedades (20,5 millones). En 2008 esta partida incluía las variaciones en las provisiones por inversiones en empresas del grupo y asociadas, con un efecto neto negativo de 26 millones de euros, que en su mayor parte estaba relacionado con la participación de la sociedad en su filial Clickair.

El resultado antes de impuestos de la compañía se situó en 443 millones de euros de pérdidas en el ejercicio 2009, debido principalmente a la caída de los ingresos, afectados por el impacto que sufrió el sector aéreo debido a la crisis económica global. En el año 2008 la compañía registró un beneficio antes de impuestos de 26 millones.

En el año 2009 los Impuestos sobre Sociedades recogen el crédito fiscal correspondiente a la base imponible negativa del ejercicio, junto a regularizaciones de cuotas pagadas en ejercicios anteriores. El resultado después de impuestos se situó en 281 millones de euros de pérdidas en 2009, frente a un beneficio neto de 25 millones obtenido en el ejercicio anterior.



El siguiente gráfico refleja los márgenes sobre ingresos de explotación recurrentes del EBITDAR, del resultado antes de impuestos y del resultado después de impuestos de Iberia en los cuatro últimos ejercicios:



2.4. Balance de situación

El patrimonio neto de Iberia se sitúa en 1.504 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo un 1,4% respecto a la cifra alcanzada en 2008. El impacto de las pérdidas registradas en el resultado del ejercicio (-281 millones) fue compensado casi en su totalidad por la mejora en la valoración de las operaciones de cobertura y, en menor medida, por el efecto de la revalorización de las acciones de British Airways.

Durante el ejercicio 2009 no hubo movimientos en la autocartera. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2009 el balance de la Sociedad mantiene un saldo de 64 millones de euros correspondiente a 27.898.271 acciones propias contabilizadas, representativas del 2,927% del Capital Social, con un valor nominal global de 22 millones de euros, y un precio medio de adquisición de 2,313 euros por acción.

Las provisiones para riesgos y gastos a largo plazo se sitúan en 1.235 millones de euros a cierre del ejercicio 2009, disminuyendo un 5,7% respecto al año anterior. El desglose de este saldo es el siguiente: 598 millones de provisiones para obligaciones con el personal, que descendieron un 10,6%, entre las que se incluyen los fondos dotados para el personal de vuelo en situación de reserva; 86 millones de provisiones para grandes reparaciones de flota; y 551 millones de provisiones para responsabilidades, que incluyen los fondos dotados para la reestructuración de la plantilla.

La deuda remunerada a corto y largo plazo (deudas con entidades de crédito y obligaciones por arrendamientos financieros) asciende a 502 millones de euros a cierre de 2009, aumentando un 7,2% respecto al cierre del año anterior.

El saldo de disponible ajustado (inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, sin incluir la valoración de los derivados) se situó en 1.904 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, disminuyendo 347 millones de euros respecto al cierre del ejercicio anterior.

El endeudamiento neto de balance de Iberia continúa siendo negativo, esto es, el saldo de las cuentas financieras del activo a corto plazo (una vez excluida la valoración de las coberturas) supera al total de las deudas remuneradas, y se sitúa en -1.401 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, frente a los -1.782 millones de euros registrados al cierre del año precedente.

El endeudamiento neto ajustado, que incluye la transformación a deuda equivalente de los costes por arrendamiento de flota (considerando el ajuste de los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus), se sitúa en 1.244 millones de euros, aumentando un 20,4% respecto a la cifra del año anterior.

Millones de euros

Posición de Balance	2009	2008	% s/a.a.
Saldo de disponible ajustado (a)	1.904	2.250	(15,4)
Deuda remunerada de balance	502	468	7,2
Endeudamiento neto de balance	(1.401)	(1.782)	(21,4)
Capitalización del alquiler de flota (x8) (b)	2.646	2.816	(6,0)
Endeudamiento neto ajustado	1.244	1.034	20,4

(a) Inversiones financieras temporales a corto plazo más efectivo y otros medios líquidos equivalentes, excluida la valoración de las operaciones de cobertura.

(b) Rentas capitalizadas por ocho años, y ajustadas con los intereses capitalizados de los préstamos a las sociedades Iberbus.

2.5. Perspectivas

2.5.1. Evolución previsible

Tras la peor crisis económica de la historia reciente, se ha vuelto a reactivar el **crecimiento económico** gracias, en gran medida, a una amplia intervención de los gobiernos y bancos centrales, que ha conseguido disminuir la incertidumbre en los mercados financieros y ha impulsado la demanda. Las últimas proyecciones del Fondo Monetario Internacional (FMI) indican que la economía mundial tendrá un crecimiento en torno al 3,9% de media en el año 2010, después de una contracción del 0,8% en 2009.

No obstante, se prevé que el crecimiento económico tendrá un ritmo muy distinto entre regiones, pudiendo incluso variar mucho entre países de una misma zona, dependiendo de las condiciones iniciales, los desequilibrios estructurales y las medidas de política adoptadas. En la mayoría de las economías avanzadas la recuperación será más lenta que en otros periodos anteriores que han seguido a una recesión, con un crecimiento del producto interior bruto (PIB) en torno al 2,1% en 2010, mientras que en muchas economías emergentes y en desarrollo la actividad será relativamente vigorosa, con tasas de crecimiento en torno al 6,0%. Las previsiones del FMI para la Zona Euro apuntan a tasas de crecimiento ligeramente positivas en 2010, alrededor de un 1%, y para Latinoamérica estiman un crecimiento en torno al 3,7%.

La economía española continuaba en recesión en el cuarto trimestre de 2009, si bien su evolución en los últimos meses ha sido algo mejor de lo esperado, gracias a un comportamiento más favorable del consumo y de la formación bruta de capital fijo. A partir de esta relativa mejora en la evolución reciente de los indicadores económicos nacionales e internacionales, el FMI, en sus proyecciones de enero de 2010, estimó que el PIB español descenderá un 3,6% en 2009, y un 0,6% en 2010.

Aunque los hogares españoles han reducido su nivel de endeudamiento, este sigue siendo alto, lo que unido a una tasa de desempleo muy elevada va a limitar el potencial de crecimiento del consumo. Dicho potencial también se va a ver mermado por la falta de crédito, que no volverá a circular con fluidez hasta que el sector financiero, también inmerso en su propio proceso de desapalancamiento y de absorción de las pérdidas causadas por la crisis inmobiliaria, recomponga sus balances. Este mismo motivo también va a frenar durante algún tiempo la capacidad de crecimiento de la inversión empresarial. Además, la necesidad de sanear las cuentas públicas va a imponer un sesgo restrictivo de la política fiscal en los próximos años, que también va a tener su reflejo en las tasas del crecimiento económico español.

La evolución del **sector aéreo** está directamente relacionada con el crecimiento económico. Así, tras el fuerte deterioro sufrido en la primera mitad de 2009, el volumen de tráfico aéreo mundial, se fue recuperando durante el segundo semestre de 2009, primero el de carga y después el de pasaje, pero con una progresión desigual por regiones. Así, la demanda ha experimentando un fuerte crecimiento en Asia-Pacífico, Latinoamérica y Oriente Medio, en línea con el rápido crecimiento de las economías emergentes de dichas regiones. Mientras que la recuperación del tráfico en Europa y Norteamérica está avanzando a menor ritmo. Las últimas previsiones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) para el año 2010 apuntan a un incremento del tráfico global (doméstico e internacional), medido en toneladas-kilómetro transportadas totales (pasaje y carga), del 5,2%.



Los ingresos unitarios del sector aéreo sufrieron una profunda caída en la primera mitad de 2009, pero también han mostrado una relativa recuperación en los vuelos de largo radio desde mediados de año, que se espera que continúe en 2010. En el caso de las compañías europeas de red, se mantiene una tendencia de lenta recuperación del tráfico, con mejoras en los coeficientes de ocupación. Se espera que las aerolíneas continúen con recortes de capacidad, buscando un equilibrio con la demanda que permita mejorar el ingreso unitario. La recuperación del gasto a nivel corporativo, mayor que la del gasto individual, liderará la mejora del tráfico de negocios, que ya empieza a dar muestras de recuperación. Se prevé que el mercado business en las rutas transatlánticas será el primero en recuperarse.

Por otro lado, se espera que continúe la tendencia alcista en los precios del petróleo, como consecuencia de la mayor demanda derivada del crecimiento económico. Su impacto en las cuentas de las compañías aéreas podría llegar a contrarrestar la reducción de los costes internos y los ajustes de capacidad. En consecuencia, las previsiones realizadas por IATA en diciembre de 2009 señalan que los ingresos del sector aéreo mundial se incrementarán un 4,9%, pero esto no será suficiente para obtener beneficios, estimando unas pérdidas netas en torno a 5.600 millones de dólares.

En el ejercicio 2009 Iberia tomó importantes decisiones que tendrán una incidencia decisiva en su evolución en el futuro.

El 12 de noviembre de 2009 los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión de las dos compañías, con el fin de crear la tercera compañía aérea europea por volumen de ingresos. Se prevé que la fusión se complete a finales de 2010. Tanto British Airways como Iberia conservarán sus respectivas marcas y sus operaciones, pero la combinación de ambas mejorará su posición estratégica en el sector de la aviación mundial, apoyará su crecimiento potencial al optimizar sus dos importantes centros de conexión de tráfico de Madrid y Londres, y creará sinergias a medio plazo.

Por otra parte, Iberia espera obtener en el primer semestre de 2010 una respuesta afirmativa por parte de las autoridades norteamericanas y europeas a la solicitud de inmunidad antimonopolio (presentada en agosto de 2008) para comercializar conjuntamente con British Airways y American Airlines las rutas entre Europa y Norteamérica, un proyecto multilateral que permitirá mejorar la posición competitiva de las tres compañías en este importante mercado.

Ante la negativa evolución del entorno, la debilidad de la demanda y la caída de la rentabilidad, Iberia aprobó en octubre de 2009 el Plan 2012. El nuevo Plan va a profundizar en la generación de ingresos y en la búsqueda de la eficiencia en los costes, para asegurar la solidez y viabilidad de la empresa.

La gestión de la compañía estará encaminada a superar el impacto de la crisis económica y reforzar su liderazgo en los mercados estratégicos. Para ello, Iberia va a continuar centrando sus esfuerzos e inversiones en mejorar la calidad y atención al cliente mediante la implantación de medidas enmarcadas en el Plan Integral de Servicio al Cliente.

La compañía seguirá apostando por el crecimiento de su red de vuelos intercontinentales. Además, el Plan 2012 prevé realizar un profundo cambio en la estrategia de operación en los mercados de corto y medio radio, donde la compañía es menos competitiva frente a la expansión de los operadores aéreos de bajo coste y el tren de alta velocidad.

Para el año 2010 Iberia prevé una reducción del volumen de oferta del 1,8% respecto a 2009 en el conjunto de la red. No obstante, dispone de flexibilidad para adaptarse a la evolución del mercado, y podría responder a un crecimiento de la demanda mayor del esperado. En 2010 Iberia va a continuar renovando su flota de aviones, incorporando dos nuevas unidades para el corto/medio radio y hasta cinco para el largo radio.

En los negocios de Mantenimiento y Handling, la compañía espera consolidar su posición, aprovechar nuevas oportunidades para aumentar los ingresos, y mejorar la productividad manteniendo un férreo control de los costes.

2.5.2. Descripción de los principales riesgos e incertidumbres

Las perspectivas sobre el crecimiento de la economía mundial siguen estando sujetas a riesgos significativos. Por el lado positivo, es posible que la resolución de la crisis de confianza y la menor incertidumbre sigan propiciando una mejora mayor de la prevista en los mercados financieros, y repuntes mayores de lo esperado en los flujos de capital, el comercio y la demanda privada.



Por el lado negativo, un riesgo clave es que una retirada prematura de las políticas de apoyo público lastre el crecimiento mundial. Otro riesgo importante es que el deterioro de los sistemas financieros y los mercados de la vivienda o el aumento del desempleo en las principales economías avanzadas, frenen más de lo previsto la recuperación del gasto de los hogares. Además, las crecientes preocupaciones por el déficit presupuestario en algunos países podrían desestabilizar los mercados financieros y asfixiar la recuperación al elevarse los costos de endeudamiento de los hogares y las empresas. Y otro riesgo a la baja es que el repunte de los precios de las materias primas frene la recuperación en las economías avanzadas.

Un factor clave para el futuro es la incertidumbre sobre el retorno de la demanda de la clase business. La pérdida de este tipo de pasajeros ha sido muy significativa durante el año 2009 con el consiguiente impacto en los *yield*.



Otro riesgo importante al que se enfrenta la industria es la incertidumbre en torno a la volatilidad y a los precios del petróleo. Estos crecieron de forma continuada a lo largo de 2009 y se espera que continúen con una tendencia al alza, respondiendo a la percepción de mejoría de la actividad económica. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) estima un precio medio del barril de crudo *Brent* para 2010 de 75 dólares por barril. A medio plazo, la previsión sobre la evolución del precio del petróleo y los riesgos de un renovado ascenso del mismo, dependerá del equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo en cuenta que se espera que la demanda de petróleo vuelva a tener un importante crecimiento en las economías emergentes, pero permanecerá estable en las economías avanzadas.

Existe también incertidumbre acerca de la evolución del tipo de cambio del dólar. Los analistas piensan que el tipo de cambio del euro con el dólar se encuentra apreciado, y esperan que la tendencia sea hacia una depreciación del euro en los próximos meses. Un posible fortalecimiento del dólar aumentaría los ingresos y también los gastos de Iberia, dado que alrededor del 41% de los costes de la compañía y un 22% de los ingresos están vinculados a la moneda norteamericana.

Iberia mantiene un programa de gestión global de sus riesgos financieros, con el propósito de controlar y disminuir el impacto potencial de las oscilaciones del precio de combustible, de los tipos de cambio y de los tipos de interés en los resultados. En particular las coberturas de precio de queroseno de aviación cubrían a principios de 2010 el 65% de los consumos previstos para este año.

Durante el año 2010 la Dirección de Iberia buscará alcanzar acuerdos con los representantes de los tres Colectivos para renovar sus respectivos Convenios, estando abiertas las Comisiones Negociadoras. El 20 de abril de 2009, la Dirección de Iberia y la sección sindical del SEPLA en la compañía firmaron el VII Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos, con vigencia hasta diciembre de 2009. El XV Convenio Colectivo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2008. Igualmente, la vigencia del XVIII Convenio Colectivo del Personal de Tierra finalizó en diciembre de 2008.

3. GESTIÓN DE RIESGOS NO OPERATIVOS

Iberia mantiene un programa de gestión de sus riesgos no operativos con el fin de controlar y disminuir el potencial impacto negativo de las oscilaciones de los tipos de cambio, tipos de interés y precio del combustible en los resultados, y de preservar la liquidez necesaria para sus necesidades de funcionamiento y sus inversiones.

A tal efecto, la contratación de derivados financieros se realiza de manera que neutraliza total o parcialmente dichas variaciones de precios, buscando que la cobertura sea altamente eficaz, de manera congruente con la estrategia de la gestión del riesgo inicialmente documentada para cada relación de cobertura, adecuándose a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera y del Nuevo Plan General de Contabilidad para la designación de contabilidad de cobertura.

En los siguientes tres apartados se describe el mencionado Programa de Coberturas de la compañía.

3.1. Riesgo de tipo de cambio

Debido a la naturaleza de sus actividades, Iberia está expuesta a un riesgo de tipo de cambio, tanto a nivel operativo (flujos) como de balance. A continuación se detallan las principales operaciones de cobertura en dólares.

- **Flujos**

La compañía registró una posición corta en dólares de aproximadamente 1.417 millones en el ejercicio 2009, al ser los ingresos en esa divisa (22% del total) inferiores a los gastos (41% del total).

De acuerdo con el Programa de Coberturas, esta posición se cubre:

- Hasta un 50% con coberturas estratégicas de hasta cinco años de plazo, mediante *swaps* a euros de rentas de alquileres de flota denominadas en dólares.
- El porcentaje restante se gestiona en operaciones tácticas de horizonte temporal entre uno y tres años, que permiten adaptarse a la tendencia del mercado, y que también están asociadas a movimientos reales de pagos en dólares de la compañía.

A 31 de diciembre de 2009, Iberia mantenía cubierto el 77% de su posición de flujos en dólares del ejercicio 2010.

- **Balance**

La compañía mantiene activos en dólares por importe de 551 millones, destacando los préstamos concedidos a las sociedades Iberbus, los pagos anticipados a los proveedores de flota y motores, los *equities* de aviones A340 y las fianzas. Asimismo, mantiene una posición de pasivo en dólares por importe de 254 millones que, junto a las coberturas contratadas, permiten neutralizar el efecto de las diferencias de cambio por traslación.

3.2. Riesgo de tipo de interés

Aunque Iberia tiene una deuda neta de balance negativa, si incorporamos la deuda nomencl correspondiente a los arrendamientos operativos (se obtiene multiplicando por ocho la cifra de rentas por alquiler de aviones), la deuda neta total ajustada asciende a 1.244 millones de euros en sus cuentas individuales. A 31 de diciembre de 2009, el porcentaje de la deuda bruta ajustada que la compañía mantiene a tipo fijo es el 49%, a tipo de interés flotante con protección un 6%, y el 45% restante a tipo variable.

La sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del euro es positiva en 11 millones de euros, debido a la posición de caja que mantiene la compañía. Sin embargo, la sensibilidad a un incremento de un punto porcentual en los tipos de interés del dólar es negativa en 6,1 millones de euros.



Riesgo de liquidez

La compañía Iberia mantiene una posición de caja equivalente (efectivo y activos líquidos equivalentes más inversiones financieras temporales con vencimiento inferior a tres meses, sin incluir los derivados ni créditos a empresas) que asciende a 1.746 millones de euros en sus cuentas individuales a 31 de diciembre de 2009, que está invertida en instrumentos altamente líquidos a corto plazo; repos de deuda, eurodepósitos y papel comercial contratados a través de entidades financieras españolas de primer orden, de acuerdo con la política de riesgo vigente, que exige un mínimo nivel de solvencia a corto plazo P1.

3.3. Riesgo de precio de combustible

Iberia controla el coste del combustible de aviación, que está directamente ligado a la variación de los precios del petróleo, mediante políticas activas de gestión de riesgos, con el fin de mitigar el efecto de las oscilaciones que sufre la cotización del precio del queroseno en el mercado internacional y reducir las desviaciones sobre el presupuesto de la compañía en este concepto.

La compañía ha mantenido la política de cubrir directamente el precio del queroseno, y emplea para ello una combinación de herramientas financieras como *swaps* y estructuras de opciones de coste cero.

Tras el *shock* de precios del año 2008, el precio del petróleo ha mantenido una tendencia alcista durante el primer semestre del 2009, recuperándose desde los 40 dólares por barril del primer trimestre del año, para estabilizarse en un rango de 65-75 dólares por barril, acompañando las expectativas de recuperación económica. Durante el último trimestre del año los precios se han movido en el entorno de los 70-80 dólares por barril. Las coberturas que aseguran el precio del combustible alcanzaron el entorno del 60% del volumen consumido al final del año, limitando la volatilidad de los flujos de caja debidos al combustible, permitiendo a su vez beneficiarse en cierta medida de los precios de mercado.

Iberia consume prácticamente dos millones de toneladas métricas anuales, volumen que mantiene en la previsión para el ejercicio 2010. A 31 de diciembre de 2009, Iberia tenía cubierto el 65% aproximadamente de su posición de combustible, pudiendo derivarse de estas coberturas impactos positivos o negativos en la cuenta de resultados del Grupo en función de la evolución del precio del combustible a lo largo del ejercicio 2010.



4. RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Durante 2009 Iberia continuó desarrollando acciones dirigidas a asegurar la mejora permanente en el ámbito de la gestión medioambiental, un elemento fundamental de su política de responsabilidad corporativa.

Respecto a las operaciones en vuelo, la renovación de las aeronaves menos eficientes, la adopción de nuevas medidas operacionales y el ajuste de la programación de vuelos a la evolución de la demanda, permitieron, un año más, reducir las emisiones acústicas y las emisiones de gases, especialmente las asociadas al cambio climático.



Iberia recibió en 2009 el certificado de AENOR de su reducción de emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo. Este certificado, el primero de su clase en España, acredita que Iberia ha reducido las emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo Madrid-Barcelona gracias a la renovación de la flota y a los nuevos interiores de la cabina.

La compañía colabora en distintos grupos de trabajo que, a nivel nacional e internacional, analizan, promueven y difunden las mejores prácticas ambientales del sector. En este sentido destaca la participación de Iberia en el programa europeo SESAR para la reordenación del espacio aéreo que, a iniciativa de la Comisión Europea y Eurocontrol, pretende disminuir la congestión del tráfico de aviones y su impacto sobre el medio ambiente. La nueva red de comunicación permitirá reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de CO₂, entre un 6% y un 12%.

También fue relevante en 2009 la colaboración que Iberia mantuvo con Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y la empresa Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) en un estudio en el Aeropuerto de Barajas para comprobar el beneficio medioambiental en el entorno aeroportuario que supone el uso de maniobras de descenso continuo en las operaciones de aterrizaje y despegue, especialmente en la reducción del ruido y de las emisiones atmosféricas.

En relación con las operaciones en tierra, durante 2009 Iberia continuó implantando medidas de protección del medio ambiente a través de los Sistemas de Gestión Medioambiental certificados en sus áreas de servicios aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves.

En septiembre de 2009 Iberia fue seleccionada, por cuarto año consecutivo, para formar parte del Dow Jones Mundial de Sostenibilidad (*Dow Jones Sustainability Index*), prestigioso índice que reconoce las mejores prácticas en materia económica, social y medioambiental de las mayores empresas del mundo. La compañía forma parte así de un selecto grupo, al que tan solo pertenecen tres compañías aéreas. En la evaluación realizada en 2009 Iberia obtuvo la máxima puntuación en la dimensión medioambiental. Igualmente, por segundo año consecutivo, la compañía forma parte del *FTSE4Good*. La inclusión de Iberia en estos índices bursátiles demuestra que es valorada objetivamente en el grupo de empresas con mejores prácticas de negocio responsable.

Una información más detallada sobre la gestión en sostenibilidad de la compañía se recoge en la Memoria de Responsabilidad Corporativa.

5. INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

De conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 49 del Código de Comercio y en el artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea, las sociedades que hayan emitido valores admitidos a negociación en un mercado regulado de la Unión Europea deben incluir el Informe de Gobierno Corporativo en una sección separada de sus Informes de Gestión.

El Informe de Gobierno Corporativo de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. del ejercicio 2009 queda recogido en el capítulo 6 del Informe de Gestión Consolidado de la Sociedad correspondiente a este ejercicio.





**Responsabilidad
Corporativa**

ÍNDICE DE LA MEMORIA DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA 2009

0. Introducción (Pág. 335)

1. Iberia Responsable (Pág. 339)

- 1.1 Modelo de Responsabilidad Corporativa (Pág. 339)
- 1.2 Análisis de impactos (Pág. 343)
- 1.3 Evaluaciones externas (Pág. 344)
- 1.4 Premios y reconocimientos en 2009 (Pág. 345)

2. Compromiso con los Grupos de Interés (Pág. 347)

- 2.1 Posturas públicas (Pág. 351)

3. Medio Ambiente (Pág. 354)

- 3.1 La gestión ambiental en Iberia (Pág. 354)
- 3.2 El Cambio Climático y las operaciones de vuelo (Pág. 358)
- 3.3 La Calidad del aire local y las operaciones de las aeronaves (Pág. 363)
- 3.4 El Ruido en el entorno aeroportuario (Pág. 364)
- 3.5 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra (Pág. 366)
- 3.6 Consumo de recursos de las actividades tierra (Pág. 369)
- 3.7 Residuos actividades tierra (Pág. 370)
- 3.8 Entorno y biodiversidad (Pág. 371)

4. Clientes (Pág. 373)

- 4.1 Los pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser (Pág. 373)
- 4.2 Los clientes de Iberia Cargo (Pág. 382)
- 4.3 Los clientes de Iberia Mantenimiento (Pág. 382)
- 4.4 Los clientes de Iberia Airport Services (Pág. 382)
- 4.5 Garantías para todos nuestros clientes (Pág. 383)

5. Accionistas (Pág. 385)

- 5.1 Desarrollo de los negocios de Iberia en 2009 (Pág. 385)
- 5.2 Gestión de Riesgos (Pág. 387)
- 5.3 Políticas de prevención del fraude y lucha contra la corrupción (Pág. 388)
- 5.4 Buen Gobierno (Pág. 388)
- 5.5 Gestión de la innovación (Pág. 389)
- 5.6 Gestión de la marca (Pág. 390)

6. Proveedores (Pág. 393)

- 6.1 Sistema de Gestión de Compras (Pág. 393)
- 6.2 Compras responsables (Pág. 394)
- 6.3 Mecanismos de pago a los proveedores (Pág. 395)

7. Empleados (Pág. 396)

- 7.1 Plantilla y relaciones laborales (Pág. 396)
- 7.2 Satisfacción, comunicación interna y motivación (Pág. 398)
- 7.3 Formación y Desarrollo (Pág. 400)
- 7.4 Servicios al Empleado: IBPersonas (Pág. 404)
- 7.5 Ética y Códigos de Conducta (Pág. 404)
- 7.6 Igualdad de oportunidades y diversidad (Pág. 406)
- 7.7 Políticas de conciliación de la vida laboral y familiar (Pág. 406)
- 7.8 Seguridad y salud laboral (Pág. 407)
- 7.9 Asistencia y beneficios sociales (Pág. 409)
- 7.10 Voluntariado social (Pág. 410)
- 7.11 Empleo de personas con discapacidad (Pág. 412)

8. Sociedad (Pág. 413)

- 8.1 Objetivos de Desarrollo del Milenio (Pág. 414)
- 8.2 Participación en asociaciones y fundaciones (Pág. 416)
- 8.3 Inversión responsable (Pág. 418)

Anexos (Pág. 421)



0. INTRODUCCIÓN

Acerca de esta Memoria

La Memoria de Responsabilidad Corporativa de Iberia L.A.E, S.A. – en adelante, *Iberia* o *la compañía* - se elabora anualmente y tiene por objetivo satisfacer las expectativas de información de los diferentes grupos de interés de la compañía, en cuanto a su gestión económica, social y medioambiental.

Esta Memoria complementa la información financiera y de gobierno corporativo que se presenta ante la Junta General de Accionistas, que puede descargarse en la página *web* de Iberia (<http://grupo.iberia.es>), en la que también se pueden consultar los informes de años anteriores.

Para una mejor comprensión de estas páginas, la información se estructura en capítulos dedicados a los grupos de interés de Iberia, en aplicación del Modelo y la Política de Responsabilidad Corporativa adoptados por la compañía, y que se describen en el apartado 1.1 de esta Memoria.

Los contenidos de esta Memoria han sido aprobados por la Alta Dirección y el Consejo de Administración de la compañía, y verificados externamente por AENOR, entidad acreditada de certificación, según la guía *Global Reporting Initiative*, GRI 3.0 y sus principios (ver informe de verificación en los Anexos de esta Memoria).



Auto-declaración del nivel de aplicación de la Guía GRI 3 correspondiente a "A+"

Tanto la verificación externa de la presente memoria como los contenidos e indicadores reflejados en la misma, se encuentran en correspondencia con el máximo grado A+ de cumplimiento de las recomendaciones establecidas por el Global Reporting Initiative.

Perfil de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.

Iberia es la compañía aérea líder en España y en el mercado Europa-América Latina.

Es la 18ª compañía del mundo por volumen de tráfico de pasajeros.

Vuela a más de 120 destinos en todo el mundo, con presencia en 45 países de Europa, América, África y Oriente Próximo.

Cuenta con una de las flotas más modernas del sector, con 109 aviones.

El capital humano está formado por 21.293 empleados.

Iberia cotiza en la Bolsa Española desde el año 2001, formando parte del selectivo IBEX 35. En 2009-10, forma parte del índice *Dow Jones Mundial de Sostenibilidad*, y del *FTSE4Good IBEX*.

Es miembro fundador de **oneworld**, alianza de aerolíneas que abarca todo el planeta.

Es la novena compañía del mundo en la industria del mantenimiento de aviones, motores y componentes, dando servicio a más de 100 clientes de todo el mundo.

Es el primer operador de servicios aeroportuarios – asistencia en tierra de pasajeros y aviones – de España, con presencia en prácticamente todos los aeropuertos españoles.



Avances en la fusión Iberia – British Airways

En noviembre de 2009 se anunció un acuerdo entre British Airways PLC e Iberia LAE SA, para llevar a cabo una fusión entre iguales en 2010, con el fin de crear uno de los grupos de transporte aéreo más grandes del mundo, con importantes beneficios para los grupos de interés de ambas compañías, especialmente sus clientes.

El sector del transporte aéreo

El transporte aéreo es un sector estratégico global, con un impacto económico estimado en 3 billones de dólares, lo que equivale al 8% del PIB mundial. Genera 29 millones de puestos de trabajo en todo el mundo, entre empleos directos, indirectos e inducidos. Se calcula que sólo el 2% aproximadamente de las emisiones de CO₂ a la atmósfera son debidas a la actividad del sector. La infraestructura que utiliza afecta a una pequeña superficie del suelo, cifrada en un 1% para la Unión Europea.

Para más información sobre los impactos que el transporte aéreo genera en los ámbitos económico, social y ambiental:
www.atag.org/files/ATAG%20brochure-124015A.pdf

El sector del transporte aéreo se enfrenta actualmente a los siguientes retos:

- La crisis económica se ha manifestado con una caída generalizada de la demanda en 2009, especialmente entre los pasajeros de negocios, que ha deteriorado las cuentas de resultados de las líneas aéreas.
- La expansión de los operadores de bajo coste y de medios alternativos de transporte, como el tren de alta velocidad, está causando una pérdida de cuota en los mercados domésticos de las compañías de red tradicionales.
- En Europa se está produciendo un proceso de concentración entre las compañías de red.
- El precio del combustible está experimentando fuertes fluctuaciones en los últimos años, lo que reduce los márgenes de beneficios de las líneas aéreas.
- La congestión del tráfico aéreo, especialmente en Europa, condiciona el crecimiento del negocio.
- Los mercados emergentes de Asia – especialmente India y China – y Oriente Medio, van a aumentar la presión competitiva en las rutas de largo radio.

En el caso de Iberia, el negocio del transporte aéreo de pasajeros y mercancías se complementa con otros dos negocios:

- El mantenimiento de aeronaves, motores y componentes,
- La asistencia en tierra de pasajeros y de aviones: servicios aeroportuarios.

Cada uno de ellos tiene sus propias características y grupos de interés, que se describen a lo largo de esta Memoria.



Un año de cambios para Iberia

Durante el año 2009 se han producido una serie de novedades muy significativas en la compañía, algunas de ellas con especial repercusión para sus principales grupos de interés:

- Desde los primeros meses del año, y a la vista de la repercusión que estaba teniendo la crisis, la compañía puso en marcha un riguroso **Plan de Contingencia** con el objetivo de mantener la fortaleza financiera, reducir costes y defender los ingresos en los mercados principales. Se ralentizaron las inversiones previstas, salvo las relacionadas con la mejora del servicio al cliente.
- En abril se firmó el **VII Convenio Colectivo de Pilotos**, que aseguró estabilidad en un año crítico para la compañía.
- En julio, el Consejo de Administración aprobó el relevo del anterior Presidente, D. Fernando Conte, acordando el **nombramiento de D. Antonio Vázquez como Presidente del Consejo y primer ejecutivo de la compañía, y de D. Rafael Sánchez-Lozano como Consejero Delegado**.
- También en julio se produjo la **fusión entre Vueling y Clickair**, con Iberia como principal accionista y socio industrial, y cuyo acuerdo incluye un compromiso de permanencia en su capital.
- En octubre se presentó el nuevo Plan Estratégico de Iberia, **Plan 2012**, con el objetivo de recuperar la rentabilidad en el negocio principal de transporte aéreo, para asegurar la viabilidad de la empresa y volver a los beneficios. La organización de la compañía fue reestructurada para alinearla con esta estrategia:



Iberia en el sector: oneworld

Iberia forma parte de una de las tres grandes alianzas mundiales de compañías aéreas, **oneworld**, también integrada por **American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Japan Airlines, Lan Chile, Malev, Mexicana, Qantas y Royal Jordanian**.

El año 2009 ha sido especialmente significativo para **oneworld**, dado que se ha cumplido el **décimo aniversario de su creación**, 10 años en los que se ha convertido en la alianza más rentable de las tres que existen.



La flota total de **oneworld** es de 2.250 aviones, opera en 700 aeropuertos de 150 países, con más de 9.000 vuelos diarios, lo que supone un despegue o aterrizaje cada cinco segundos, y da empleo directo a más de 300.000 personas repartidas por todo el mundo.

Desde su fundación, su máxima es la calidad del servicio prestado a los clientes, ya que permite incrementar y mejorar la oferta de productos y servicios que las compañías asociadas brindan a sus clientes, para que, de este modo, puedan viajar a prácticamente cualquier lugar del mundo y disfrutar también de los servicios conjuntos de todas ellas.

En noviembre de 2009 se incorporó un **nuevo socio** a **oneworld**, **Mexicana de Aviación**. **Iberia actuó como patrocinadora de la aerolínea mexicana**, liderando su proceso de entrada en la alianza durante un año y medio. Es decir, Iberia se encargó de planificar y coordinar el proceso, y de garantizar que Mexicana cumplía todos los requisitos para formar parte de **oneworld**.

En el año 2010 está prevista la **incorporación de la aerolínea rusa S7 Airlines** a la alianza, lo que permitirá incorporar a la red de **oneworld** 54 destinos y ocho nuevos países.

Iberia en el sector: asociaciones

Iberia también está presente en **organizaciones nacionales e internacionales** del transporte aéreo que abogan por un desarrollo responsable de la industria aérea en todo el mundo:



IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo



AEA: Asociación de Aerolíneas Europeas



ALA: Asociación de Líneas Aéreas que operan en España



ACETA: Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo



ATAG: Grupo de Acción del Transporte Aéreo, con representantes de todos los sectores de la industria: líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios, asociaciones de pilotos y de controladores aéreos, asociaciones de viajes y de turismo, etc. Tiene como objetivo fomentar un desarrollo sostenible de las infraestructuras y de los servicios aéreos a nivel mundial. Para difundir estos principios, ATAG ha creado un instrumento en la red, www.enviro.aero, apoyado y financiado por la industria de la aviación comercial.



1. IBERIA RESPONSABLE

1.1 Modelo de Responsabilidad Corporativa

Iberia mantiene actualizado su enfoque de gestión de la Responsabilidad Corporativa – *en adelante RC* –, para adecuarlo a las tendencias actuales y alinearlos con las directrices estratégicas en vigor.

El modelo identifica las responsabilidades de las áreas que mantienen una relación permanente con los grupos de interés de la empresa y que coordinan los sistemas de gestión vinculados a la RC:

ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES DE LA RC EN IBERIA

DIRECCIÓN	ÁREA	RESPONSABILIDADES	GRUPOS DE INTERÉS
Secretaría General	Secretaría del Consejo	Gobierno Corporativo	Accionistas
Comunicación	Publicidad y Patrocinio	Gestión de la Reputación Corporativa, coordinación y desarrollo de proyectos RSC, y representación en Foros de RSC	Todos
Financiera	Relación inversores	Información Financiera y Relación directa con Accionistas	Accionistas
Compras y Servicios	Compras e Inversiones	Relación directa con Proveedores	Proveedores
Recursos Humanos	Organización	Relación directa con Empleados	Empleados
Comercial y Cliente	Marketing y Fidelización	Relación directa con Clientes (Pasajeros)	Clientes
Auditoría Interna y Calidad	Calidad y Medio Ambiente	Sistemas de Gestión y de Medición Calidad	Todos
	Innovación y Riesgos de Negocio	Sistemas de Gestión e impulso de la Innovación	Todos
	Responsabilidad Corporativa	Coordinación interna de la RC	Todos

Adicionalmente, muchas otras direcciones y unidades de negocio también aportan información de gestión relacionada con RC

Estas responsabilidades han sido actualizadas de acuerdo a la modificación de la estructura organizativa producida en octubre de 2009. Una de las novedades de esta nueva organización es la **creación de la unidad de Responsabilidad Corporativa** dentro de la dirección de Auditoría Interna y Calidad, cuyas principales funciones son:

- Coordinar la elaboración de la Memoria anual de Responsabilidad Corporativa y de la documentación necesaria para la candidatura a los índices de sostenibilidad.
- Impulsar la Política de Responsabilidad Corporativa aprobada por el Consejo de Administración, dando apoyo a las acciones a desarrollar por las áreas de la organización implicadas y renovando la información relacionada, tanto en la Intranet como en Internet.
- Realizar el seguimiento y evaluación permanente del funcionamiento del Modelo de RC respecto a las mejores prácticas, recomendando y proponiendo las actualizaciones oportunas.



El Consejo de Administración es responsable, en cumplimiento de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno, de aprobar la Política de RC de la Sociedad, como así se establece en su Reglamento de 22 de mayo de 2008.

El Modelo de Responsabilidad Corporativa acordado por todos los responsables implicados consta de las siguientes referencias:

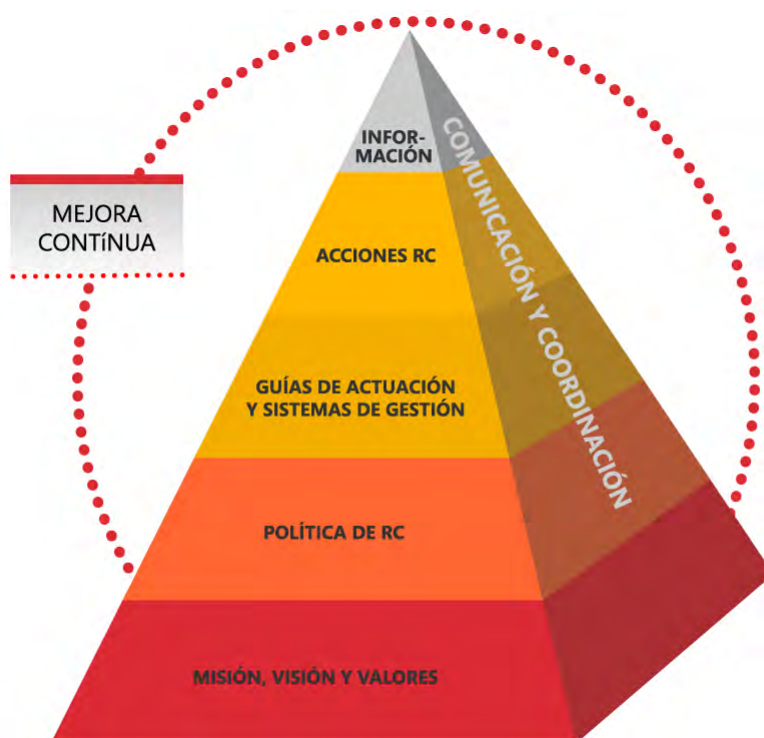
- **Concepto de Responsabilidad Corporativa:** qué se entiende en la compañía por RC.
- **Instrumentos de la Responsabilidad Corporativa:** cuáles son las bases para una efectiva gestión de la RC en Iberia.
- **Política de Responsabilidad Corporativa:** cuáles son los principios y objetivos de la RC, y cómo deben desplegarse y aplicarse en las diversas áreas de gestión de la empresa.
- **Ámbitos de aplicación de la Responsabilidad Corporativa:** cuáles son las cuestiones clave de gestión relacionadas con la RC.
- **Esferas de influencia:** cuáles son los grupos de interés y cuál es su relación con la empresa.
- **Estándares internacionales:** qué iniciativas internacionales apoya y aplica la compañía en materia de RC.

Concepto de Responsabilidad Corporativa:

En Iberia, la RC es el compromiso compartido para la creación de valor económico y social, respetando el medio ambiente y teniendo siempre en cuenta las expectativas de los grupos de interés.

Instrumentos de la Responsabilidad Corporativa

Las bases para asegurar la correcta gestión e información sobre la RC en Iberia son las siguientes:



Política de Responsabilidad Corporativa

Iberia pone en práctica una serie de principios que le permiten seguir creciendo, en línea con la demanda de servicios que requieren sus clientes, dentro de un marco de respeto y cuidado del entorno, realizando una labor de colaboración activa en el ámbito social y fomentando así el avance de las sociedades en las que desarrolla su actividad.

Estos principios se resumen en la misión, visión y valores de la compañía, compartidos por todos:

NUESTRA MISIÓN

La misión de Iberia es ofrecer servicios de transporte aéreo, aeroportuarios y de mantenimiento de aeronaves que satisfagan las expectativas de nuestros clientes y creen valor económico y social de manera sostenible.

NUESTRA VISIÓN

Iberia quiere ser líder en satisfacción del cliente, innovación y rentabilidad económica y social:

- Percibida como líder en el mercado doméstico, europeo y latinoamericano.
- Preferida por el cliente por la mejor relación posible entre precio y calidad de servicio.
- Distinguida por el accionista por su rentabilidad sostenida.
- Reconocida por su transparencia, compromiso social y medioambiental.
- Deseada por las personas para su desarrollo profesional.

NUESTROS VALORES

El enfoque al cliente, la creación de valor, la búsqueda de la excelencia en la gestión, el compromiso social, la importancia de las personas, el liderazgo, el trabajo en equipo, la mejora continua, la adaptación al cambio y la innovación.

Iberia establece una relación lo más directa posible con los distintos grupos que se interesan por sus actividades, para responder a sus expectativas e incorporar sus sugerencias a los proyectos de mejora de los procesos, productos y servicios de la compañía.

La Responsabilidad Corporativa se integra en los diferentes sistemas de gestión que se van implantando en la compañía: Plan Estratégico, Riesgos, Control Interno, Seguridad, Calidad y Medio Ambiente, Salud laboral, Compras, etc. Todos ellos incorporan la evaluación y la mejora continua en su aplicación, y establecen medidas de control para asegurar que la gestión de las actividades que se desarrollan en la empresa es sostenible.

Esta política se concreta en los siguientes objetivos:

Objetivos generales de responsabilidad corporativa en Iberia

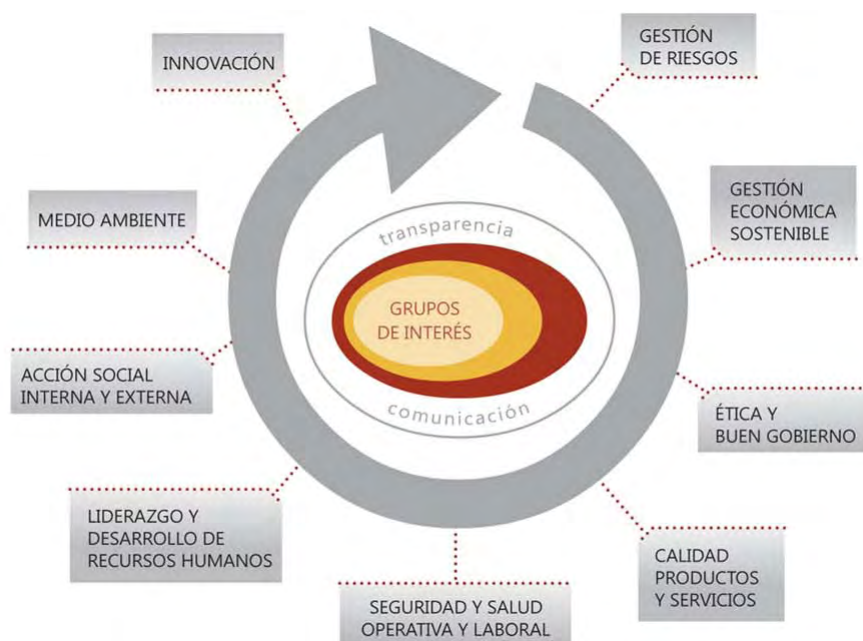
- **Objetivo 1:** Mantener una posición de liderazgo en rentabilidad económica, seguridad y fiabilidad.
- **Objetivo 2:** Obtener el reconocimiento de la sociedad en términos de transparencia, compromiso social y defensa de los derechos humanos.
- **Objetivo 3:** Desarrollar las actividades aplicando las mejores prácticas ambientales de acuerdo con una utilización racional de los recursos naturales.
- **Objetivo 4:** Responder a las principales expectativas de los grupos con los que la empresa se relaciona:
 - **4.1** Garantizando el mejor servicio a sus clientes en calidad y responsabilidad, respetando la protección de sus derechos.
 - **4.2** Creando valor para sus accionistas, promoviendo los valores de respeto al entorno y distribución de la riqueza.
 - **4.3** Apoyando las iniciativas y los proyectos de acción social promovidos por sus empleados, implicando al resto de grupos de interés.
 - **4.4** Fomentando el desarrollo personal, laboral y social de sus empleados, en un marco de igualdad de oportunidades.
 - **4.5** Promoviendo el desarrollo sostenible y las buenas prácticas de gestión entre sus proveedores de bienes y servicios.
 - **4.6** Colaborando con las instituciones, administraciones públicas y empresas del sector en todas aquellas iniciativas que resulten de interés.
 - **4.7** Participando en proyectos de desarrollo socioeconómico, cultural, educativo y deportivo allí donde se desarrollen sus actividades.



- **Objetivo 5:** Velar por el cumplimiento de estos objetivos, realizando un seguimiento permanente orientado a la identificación de oportunidades para la mejora continua de la gestión de la RC.

Ámbitos de aplicación de la Responsabilidad Corporativa

Con carácter general, la RC en Iberia contempla los siguientes aspectos, todos ellos de carácter transversal, es decir, que son responsabilidad de todas las áreas de la compañía:



Esferas de influencia

La compañía mantiene identificados sus diferentes grupos de interés, y ha realizado un análisis para clasificarlos en función de su importancia para el cumplimiento de los objetivos y de su capacidad para influir a la empresa o ser influidos por ella.





Los grupos de interés de Iberia se dividen en:

- **Estratégicos:**

- Clientes y asociaciones de consumidores
- Accionistas e inversores
- Empleados y sus representantes legales: SEPLA, SITCPLA, STAVLA, UGT, CCOO, USO, CTA, etc.
- Proveedores y subcontratistas

- **Grupos reguladores e institucionales:**

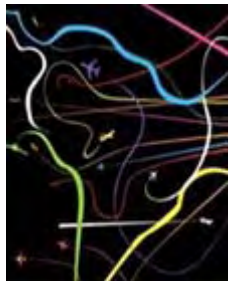
- Administraciones públicas, AENA, Aviación Civil, ICAO, IATA, gobiernos nacionales y locales

- **Grupos de mercado:**

- Sector transporte: asociaciones de líneas aéreas, competidores, alianzas.
- Sector turismo de ocio y negocios: touroperadores, agencias de viaje, alojamientos, etc.
- Sector mantenimiento e ingeniería: competidores, alianzas.
- Sector servicios aeroportuarios: competidores, alianzas.

- **Grupos sociales y del entorno aeroportuario:**

- Medios de comunicación
- Comunidades del entorno aeroportuario
- ONGs



Especial en esta Memoria: Iberia y Latinoamérica

Iberia está involucrada en el desarrollo de las comunidades locales de los países en los que opera y, por razones estratégicas y culturales, se siente especialmente vinculada con Latinoamérica. A lo largo de esta Memoria se pueden consultar acciones y novedades que demuestran ese compromiso histórico.

Estándares internacionales

Iberia está adherida a las siguientes iniciativas internacionales, que se utilizan como referencia permanente en la aplicación práctica de la política de RC:

- Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
- Convenios Fundamentales de la Organización Internacional de Trabajo.
- Objetivos de Desarrollo del Milenio.



1.2 Análisis de impactos

Tomando como guía el Mapa de Riesgos de la compañía y los principios del Pacto Mundial, Iberia ha realizado en 2009 un estudio y priorización de sus principales impactos de sostenibilidad, llegando a las siguientes conclusiones:

- El principal impacto de la compañía es el **medioambiental**, por el volumen de **emisiones asociadas al cambio climático** en sus operaciones de vuelo. El resto de impactos ambientales de sus actividades de tierra son menos significativos.



- Al tratarse de un medio de transporte, **la seguridad y la calidad** con la que la compañía presta sus **servicios a los clientes** tiene una gran repercusión para la opinión pública.
- Los riesgos relacionados con la **ética de sus negocios**, como pueden ser incidentes de discriminación, corrupción o fraude, son muy reducidos y están debidamente controlados.
- La compañía no tiene impactos significativos en el **ámbito laboral**, en aspectos como la libertad de asociación, el derecho a la negociación colectiva o la igualdad de oportunidades en el acceso al empleo.
- Por las propias características de sus actividades, no existe ningún impacto en cuanto a **abusos de los derechos humanos**, como por ejemplo el trabajo forzoso o infantil.

Este análisis ha orientado el proceso de elaboración de esta Memoria, que de hecho estructura el orden de sus capítulos en base a la importancia de los impactos analizados.

1.3 Evaluaciones externas

Iberia considera de gran importancia las evaluaciones sobre su desempeño que recibe periódicamente por parte de terceras partes independientes. Constituyen un excelente instrumento para medir la adecuación de sus actuaciones en RC, siendo la base para la elaboración de los planes de acción y de mejora de la sostenibilidad, en línea con lo establecido en la Política de Responsabilidad Corporativa de la compañía.

Iberia en los índices de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index y FTSE4Good IBEX

Por cuarto año consecutivo, Iberia vuelve a formar parte del selectivo índice mundial *Dow Jones Sustainability World Index*. Como novedad, por primera vez este año, la compañía ha logrado la máxima puntuación del sector en la dimensión ambiental.



En mayo de 2009, Iberia también fue confirmada en el índice *FTSE4Good IBEX*, el otro índice de sostenibilidad de prestigio internacional.



Además, en 2009 Iberia ha sido incluida en el índice *KEMPEN SNS - SRI Universe*, que analiza compañías europeas de mediana y baja capitalización en tres bloques de valoración: Ética de los negocios, Desempeño medioambiental y Prácticas sociales.



La inclusión en estos índices supone un reconocimiento importante a los esfuerzos realizados por Iberia en el fomento y la gestión de la Responsabilidad Corporativa.



De hecho, la compañía ha incorporado la información que recibe de estas evaluaciones a su **ciclo anual de elaboración de la Memoria**, de acuerdo al siguiente esquema:



Además, también se relaciona la información que se requiere para la entrada en estos índices con el estándar GRI utilizado en la Memoria, presentando los indicadores de desempeño de la compañía de manera integrada (ver los *Anexos* de esta Memoria).

1.4 Premios y reconocimientos en 2009

☑ Premio a la Mejor Gestión en Medio Ambiente:

El negocio de servicios aeroportuarios de Iberia recibió el premio a la Mejor Gestión en Medio Ambiente 2009, otorgado en las Jornadas de Medio Ambiente celebradas por el Aeropuerto de Mallorca.

Este premio reconoce la labor de Iberia, que dispone para sus actividades de asistencia en tierra de un Sistema integrado para la Gestión de la Calidad y el Medio Ambiente, certificado según las Normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004.



- **Premio PREVER 2008 en prevención de riesgos laborales:**

La Comisión del Premio Nacional de Prevención de Riesgos Laborales, PREVER 2008, del Consejo General de Relaciones Industriales y Ciencias del Trabajo y la Dirección General de Seguridad y Salud Laboral de la Junta de Andalucía, concedió a Iberia en abril de 2009 el premio en la categoría de Empresas e Instituciones, por su labor en favor de la divulgación e implantación de la prevención del riesgo en el tejido sociolaboral de nuestro país.

- **Premios Condé Nast Traveler:**

Iberia fue elegida mejor compañía aérea en la primera edición de los premios de la prestigiosa revista de viajes, según votación de los propios lectores. Estos lectores eligieron a los mejores del sector turístico en 2008, divididos en 15 categorías. Adicionalmente, Vueling también fue elegida como la mejor aerolínea "low cost" de nueva generación.

- **Premios Travelranking:**

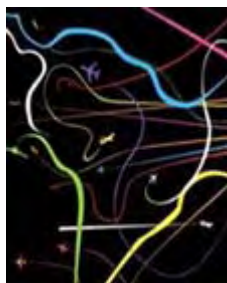
Iberia recibió los premios a la mejor compañía aérea en las rutas con América del Sur, así como la que mejor se promociona, que otorgó 'Agenttravel' en base a la opinión de 720 agentes de viajes de toda España.

- **Premios AMPE:**

La Asociación de Medios Publicitarios de España premió a Iberia en las categorías de cine, televisión y multimedia con **tres Ampes de Plata** por su Campaña publicitaria de Navidad 2008. La campaña fue premiada en función de los siguientes criterios: idea, creatividad, calidad, notoriedad y correcta adecuación al medio publicitario.

- **Premios Las 100 mejores ideas del año:**

La revista Actualidad Económica, en la 31 edición de estos premios, realizó una selección de las innovaciones más destacadas lanzadas al mercado en 2008 por empresas españolas, entre las que se encuentran las nuevas funcionalidades para los clientes de Iberia.com.



Iberia y Latinoamérica

Iberia recibió el *Premio Especial del Gobierno de Costa Rica*, en reconocimiento a la "aerolínea pionera en la apertura del mercado turístico europeo hacia Costa Rica", según el Instituto Costarricense de Turismo.

El 55% de los pasajeros que viajan con Iberia a Costa Rica proceden de países europeos diferentes de España, lo que refleja la importancia de la compañía española en la conexión del mercado europeo con el país centroamericano.

2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

Iberia dispone de procedimientos para recopilar información relativa a las expectativas de sus grupos de interés, a través de canales de comunicación ya establecidos.

A continuación se exponen los canales de comunicación y un resumen de las principales acciones realizadas en 2009 y en curso para el 2010 en relación con las expectativas detectadas en los grupos de interés y los objetivos definidos en la Política de RC:

GRUPO DE INTERÉS	Canales de comunicación	Expectativas detectadas	Acciones 2009/10	Objetivos Política RC
CLIENTES: Pasajeros	Permanentes: <ul style="list-style-type: none"> • www.iberia.com • www.iberiacorporate.com (nuevo) • www.iberia.com/atencionalcliente • www.iberia.com/iberiaplus/ • Serviberia: servicio H24 • Oficinas de venta directa • Departamento dedicado a la atención al cliente • Programa de fidelización Iberia Plus y seguimiento personalizado a través de herramientas CRM • Encuestas de calidad percibida • Informes de los sobrecargos Publicaciones: <ul style="list-style-type: none"> • Revista Ronda Iberia • Revista IB Plus (nuevo: online) • Revista Excelente 	<ul style="list-style-type: none"> • Puntualidad • Calidad de servicio • Transparencia en precios 	<ul style="list-style-type: none"> • PISAC: Plan Integral de Servicio al Cliente • Marca AENOR N de Servicio Certificado para la Calidad de Servicio y Gestión de la Satisfacción del Cliente • Tarjeta de Embarque Móvil • Cumplimiento total de la normativa UE de venta de billetes por Internet • Certificación ISO 27001 de Seguridad de la Información en Iberia.com • Medidas especiales por Gripe A • Actuación por cierre de Air Comet • Acciones de implicación de los clientes en proyectos sociales (<i>ver capítulo de Sociedad</i>) 	Objetivo 1 Objetivo 4.1 Objetivo 4.6 <i>Más información en el capítulo de Clientes</i>
CLIENTES: Compañías Aéreas	Negocio de Mantenimiento Aeronáutico: www.iberiamaintenance.com maintenance@iberia.es Encuestas de satisfacción, según ISO 9001:2008 Negocio de servicios aeroportuarios (handling): <ul style="list-style-type: none"> • http://handling.iberia.es • airportservices@iberia.es • Encuestas de satisfacción, según ISO 9001:2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Puntualidad • Fiabilidad • Calidad • Seguridad • Sostenibilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto construcción de Hangar de mantenimiento en Barcelona (en curso). • Proyecto optimización gestión del handling GAUDÍ • Informes de calidad por aeropuerto • Certificación de seguridad IATA's Operational Safety Audit – IOSA. 	
CLIENTES: Agentes de carga	www.iberia-cargo.com cgoccenter@iberia.es Encuestas de satisfacción, según ISO 9001:2008	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad • Puntualidad • Sostenibilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto billete electrónico de carga <i>e-FREIGHT</i> (en curso). • Certificación IOSA. 	

GRUPO DE INTERÉS	Canales de comunicación	Expectativas detectadas	Acciones 2009/10	Objetivos Política RC
ACCIONISTAS	<p>Permanentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Departamento de la compañía dedicado exclusivamente a la relación con los inversores y accionistas: invesrel@iberia.es Sección específica en la web de Iberia para los inversores y accionistas: http://grupo.iberia.es Información pública y puntual de todos los hechos relevantes, también a través de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) Evolución bursátil y recomendaciones de analistas Información sobre la estructura del capital Presentaciones sobre resultados y planes estratégicos de la compañía Información de Gobierno Corporativo <p>Periódicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Boletín del Accionista Informes de Bolsa mensuales Informes anuales y Junta General de Accionistas Estadísticas de tráfico mensual e informes de resultados trimestrales Día del Inversor y del Analista Webcasts (nuevo) 	<ul style="list-style-type: none"> Rentabilidad Buen Gobierno Transparencia 	<ul style="list-style-type: none"> Crisis: Plan de Contingencia 2009 y Plan 2012 (en curso) Acuerdo de fusión IB-BA y acuerdo comercial con AA (en curso) Fusión Vueling-Clickair Participación en el Foro Tributario de Grandes Empresas (en curso) Webcast: Retransmisión en directo por Internet de eventos para el mantenimiento de la relación periódica con inversores 	<p>Objetivo 1 Objetivo 2 Objetivo 4.2</p> <p><i>Más información en el capítulo de Accionistas</i></p>
PROVEEDORES	<p>Permanentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Negociación Contratación Seguimiento <p>Herramienta Ariba Sourcing Encuestas de satisfacción del cliente interno, según ISO 9001:2008</p>	<ul style="list-style-type: none"> Información de retorno Ética Fomento de buenas prácticas 	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de facturación electrónica para proveedores y contratistas (en curso). Inclusión permanente de cláusulas de <i>Pacto Mundial</i> de sostenibilidad en los contratos. Grupo de trabajo AERCE: fomento de la responsabilidad social en las PYMES (en curso) 	<p>Objetivo 3 Objetivo 4.5</p> <p><i>Más información en el capítulo de Proveedores</i></p>
EMPLEADOS	<p>Permanentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intranet / Extranet: IBPróxima Portal del Empleado: IBPersonas Buzones de sugerencias en IBPróxima e IBPersonas Tablones de anuncios, tanto online como físicos Programa de reconocimiento a las propuestas de mejora <p>Periódicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Comités de Empresa para negociación y seguimiento de los Convenios Colectivos, tanto de tierra como de vuelo Encuestas de satisfacción sobre la formación recibida Encuestas de opinión sobre los servicios ofrecidos en IBPróxima <p>Publicaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Revistas de comunicación interna: Iberiavión, Despega, OPS, Mantenimiento y Together. 	<ul style="list-style-type: none"> Estabilidad Formación continua Seguridad y salud laboral Conciliación de la vida laboral y familiar Igualdad de oportunidades Asistencia y beneficios sociales 	<ul style="list-style-type: none"> VII Convenio Colectivo de Pilotos Negociación colectiva para los 3 Convenios (en curso) Planes de desarrollo profesional Campañas de prevención de trastornos músculo-esqueléticos y Gripe A (en curso) Certificación ISO 27001 de Seguridad de la Información. Planes de Igualdad (en curso) Acciones de implicación de los empleados en proyectos sociales (ver capítulo de Sociedad) 	<p>Objetivo 2 Objetivo 3 Objetivo 4.3 Objetivo 4.4</p> <p><i>Más información en el capítulo de Empleados</i></p>

GRUPO DE INTERÉS	Canales de comunicación	Expectativas detectadas	Acciones 2009/10	Objetivos Política RC
INSTITUCIONES Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	Permanentes: <ul style="list-style-type: none"> Relación directa con cualquiera de las áreas de gestión, en función de cada caso. Acuerdos de Patrocinio con Instituciones: Agencia Española de Cooperación Internacional (AECID) Periódicos: <ul style="list-style-type: none"> Reuniones con el Ministerio de Fomento, Aviación Civil, AENA 	<ul style="list-style-type: none"> Colaboración Promoción de la RSC 	<ul style="list-style-type: none"> Con Mº Fomento: Medidas especiales por Gripe A y por cierre de Air Comet Con Mº Economía y Hacienda: Participación en el Foro Tributario de Grandes Empresas (en curso) Con AENA: Estudio para comprobar el beneficio medioambiental que supone el uso de maniobras de descenso continuo 	Objetivo 3.6 Objetivo 4.6 <i>A lo largo de la Memoria se describen estas y otras colaboraciones con Instituciones</i>
MERCADO: SECTORES TURISMO Y TRANSPORTE	Permanentes: <ul style="list-style-type: none"> www.moretravelchoices.com Iberia Plus. Serviagencias. Asistencia a congresos, ferias y foros de ambos sectores. Periódicos: <ul style="list-style-type: none"> Visitas a los puntos de venta de billetes de Iberia. 	<ul style="list-style-type: none"> Crecimiento Integración 	<ul style="list-style-type: none"> Acuerdo de fusión IB-BA y acuerdo comercial con AA (en curso) Fusión Vueling-Clickair Entrada de Mexicana en oneworld Entrada de nuevos socios en el programa de puntos de Iberia Plus Gestión de la marca 	Objetivo 1 Objetivo 4.1 Objetivo 4.2 Objetivo 4.6 <i>Ver capítulo de Accionistas: Desarrollo de los negocios</i>
SOCIEDAD: COMUNIDADES DEL ENTORNO AEROPORTUARIO	Permanente: <ul style="list-style-type: none"> En la web corporativa: http://grupo.iberia.es > RSC > Medio Ambiente Periódicos: <ul style="list-style-type: none"> Memoria Anual de Responsabilidad Corporativa 	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de la legislación Colaboración 	<ul style="list-style-type: none"> Aplicación de procedimientos operativos de navegación aérea, aproximación, aterrizaje y despegue, que permiten reducir la contaminación acústica (en curso). Colaboración con las autoridades en la definición y seguimiento de nuevas medidas que disminuyan el ruido y la contaminación ambiental (en curso). 	Objetivo 3 <i>Más información en el capítulo de Medio Ambiente</i>
SOCIEDAD: MEDIOS DE COMUNICACIÓN	Permanentes: <ul style="list-style-type: none"> prensa@iberia.es Sala de Prensa en http://grupo.iberia.es Servicio de suscripciones Sección "Iberia Solidaria" en la revista Ronda Acuerdos de patrocinio (Anexos) Periódicos: <ul style="list-style-type: none"> Notas de prensa Ruedas de prensa Campañas publicitarias Ferias y Congresos de Sostenibilidad Reuniones periódicas con medios de comunicación. Visitas y presentaciones Entrevistas y viajes con medios 	<ul style="list-style-type: none"> Transparencia Fiabilidad Rigor Rapidez Credibilidad 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción de Madrid 2016 Promoción de Xacobeo 2010 (en curso) Promoción de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (en curso) Promoción de mejoras de Atención al Cliente (reportajes específicos en medios) Campañas de publicidad específicas de RSC 	Objetivo 2 Objetivo 4.7 <i>Más información en el capítulo de Sociedad</i>

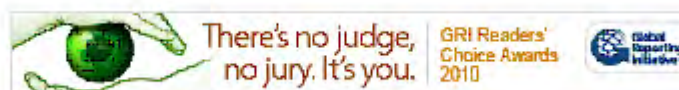
GRUPO DE INTERÉS	Canales de comunicación	Expectativas detectadas	Acciones 2009/10	Objetivos Política RC
SOCIEDAD: ONGs	Permanentes: <ul style="list-style-type: none"> Departamento de la compañía dedicado a las inversiones de carácter social. Sección "Iberia Solidaria" en la revista Ronda Periódicos: <ul style="list-style-type: none"> Memoria Anual de Responsabilidad Corporativa 	<ul style="list-style-type: none"> Colaboración Compromiso 	<ul style="list-style-type: none"> Cesión de espacio en bodegas para el transporte de ayuda humanitaria Facilidades en el transporte de pasajeros Compromiso con los Objetivos de Desarrollo del Milenio 	Objetivo 2 Objetivo 3 Objetivo 4.7 <i>Más información en el capítulo de Sociedad</i>

Adicionalmente a los canales de información y comunicación enfocados a cada grupo de interés, Iberia pone a disposición una encuesta online que permite valorar esta Memoria de Responsabilidad, <http://grupo.iberia.es>, cuyos resultados son tenidos en cuenta y utilizados para mejorar su información.



Además, se puede enviar cualquier comentario o sugerencia sobre los aspectos recogidos en esta Memoria al buzón daicrescor@iberia.es

La compañía también ha presentado su candidatura a los *GRI Readers' Choice Awards 2010*, premios organizados por *Global Reporting Initiative*, la institución que publica la guía con la que está realizada esta Memoria. Al participar, se tiene la oportunidad de averiguar la eficacia del informe desde el punto de vista de las necesidades y expectativas de sus lectores.



Redes sociales de Iberia:

Durante el año 2009 se han puesto en marcha las siguientes iniciativas en Internet:

- Blog: <http://iberiairlines.blogspot.com/>
- Twitter: <http://twitter.com/Iberiairlines>
- YouTube: <http://www.youtube.com/user/iberiairlines>

Los últimos avances tecnológicos hacen cada vez más fácil la comunicación, y, por tanto, las redes sociales de Internet están teniendo un gran desarrollo como respuesta a la necesidad natural de las personas de relacionarse con otras. Iberia, consciente de esta necesidad, ha decidido estar presente en las redes sociales.

Además, en 2009 Iberia ha creado un **Observatorio de Presencia en Internet**, con el que:

- Analiza cuáles son los impactos de sus actividades que más relevancia tienen en la red.
- Confirma si las expectativas detectadas en sus grupos de interés son acertadas.
- Detecta qué comentarios sobre sus actuaciones son más repetidos, qué medios se utilizan (foros de opinión, blogs, etc.) y cuál es la valoración media de los comentarios.
- Averigua cuáles son sus grupos de interés más activos.
- Examina la repercusión de sus campañas publicitarias y los lanzamientos de nuevos productos y servicios.
- Obtiene información para el control de los riesgos reputacionales.
- Contribuye a identificar oportunidades de mejora en RSC: **Objetivo 5.**

Durante 2009, la compañía ha participado activamente, entre otros, en los siguientes foros de intercambio de experiencias entre grupos de interés (eventos multi-stakeholder):

- **Conferencia anual de Reputación Corporativa**, con el nombre *“La Reputación en la cuenta de resultados”*, organizada y coordinada por el Foro de Reputación Corporativa, en colaboración con IESE y el Reputation Institute, en la que Iberia realizó una ponencia acerca del Diálogo con los Grupos de Interés.
- **III Congreso Español de Accionistas Minoritarios, organizado por la Asociación Española de Accionistas Minoritarios de Empresas Cotizadas (AEMEC)**, en el que Iberia planteó la posibilidad de introducir nuevos sistemas de participación de los accionistas.
- **Jornadas sobre Voluntariado corporativo de empresas y sus empleados, organizadas por Nuevo Lunes y Caja Duero**, que contaron con la participación de representantes de empresas como Telefónica, Grupo VIPs, Iberdrola e Iberia, y portavoces de Cáritas, Cruz Roja, Ayuda en Acción, Manos Unidas o Intermon Oxfam.
- **Seminario anual de la Asociación Española de Gestores de Viajes de Empresa (AEGVE)**, en el que Iberia presentó su Modelo de Responsabilidad Corporativa.

Adicionalmente, Iberia facilita la colaboración e interacción entre distintos grupos de interés, actuando como **transportista oficial** en multitud de Ferias, Congresos y Eventos nacionales e internacionales, cuyos asistentes se benefician de tarifas especiales en los vuelos de la compañía.

2.1 Posturas públicas

Iberia, como parte integrante de la sociedad a la que presta sus servicios, ha tenido en cuenta sus principales preocupaciones durante 2009:

- **Crisis económica:**

La compañía cree que la Responsabilidad Social de las Empresas podrá dar respuesta a algunas de las causas que han llevado a esta crisis y contribuir a su solución. La crisis debería provocar un crecimiento de la sostenibilidad en la gestión, y de la apuesta de todos los actores sociales por la innovación, el conocimiento y la formación como claves de la competitividad.

En declaraciones del anterior Presidente de Iberia, Fernando Conte, al *Nuevo Lunes* el pasado 23 de febrero de 2009: *“Tan importante es salir de la crisis pronto como hacerlo bien. Es decir, que la situación actual sirva para sanear la economía, acabar con flujos de economía sumergida, con irregularidades y con movimientos especulativos; desarrollar nuevos modelos de crecimiento basados en las fortalezas de nuestro país, y aprovechar la menor oferta de empleo para aumentar la oferta de formación, tanto para jóvenes como para desempleados, que les preparen para las nuevas necesidades que demandarán los mercados”*.

Asimismo, el Presidente actual, Antonio Vázquez, realizó las siguientes afirmaciones en el diario *Público* el 29 de septiembre de 2009: *“A la salida de este ciclo bajo, el sector aéreo será totalmente distinto y las compañías habremos reinventado nuestra aproximación a los agentes económicos y empresariales para sus viajes de negocios, y a los clientes particulares para sus viajes de ocio. Ese va a ser el reto, y quienes acertemos saldremos fortalecidos de la situación actual”*.



Iberia ante el cierre de Air Comet:

Desde que se puso en marcha el dispositivo del Ministerio de Fomento de España para trasladar a los afectados en Navidad, Iberia mostró su disposición a colaborar ante esta situación de emergencia, con el fin de que esas miles de personas pudieran regresar a sus domicilios. Iberia transportó a más de 3.800 personas, incluidos medio centenar de bebés. Del total, más de 2.150 viajaron en los vuelos especiales programados por Iberia, y más de 1.600 en los vuelos regulares de la compañía.



Además, Iberia ofreció tarifas especiales para el regreso del resto de afectados, en las rutas a Lima, Bogotá, La Habana, Buenos Aires y Quito/Guayaquil, en vigor hasta el 31 de enero y con descuentos de un 25% como media.

La compañía agradeció en un comunicado a todo su personal el gran esfuerzo que realizó para mitigar los efectos del cierre de Air Comet entre las personas afectadas.

- **Cambio climático:**

Un año más, Iberia ha aplicado los planes de renovación de su flota de aviones como estrategia para la reducción de su consumo de combustible, y, por tanto, de sus emisiones de gases de efecto invernadero.

La Unión Europea aprobó en noviembre de 2008 una Directiva para incluir a la aviación en el Régimen comunitario de **comercio de derechos de emisión**. A partir del 2012, las compañías aéreas que operen vuelos que despeguen o aterricen en un aeropuerto comunitario, estarán afectadas.

Iberia está a favor de un sistema que premie a las compañías que adopten medidas para reducir sus emisiones de CO₂, y aboga para que este sistema sea global, coordinado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que no se circunscriba únicamente a la UE, ya que de otra manera generará desventajas competitivas, y que también incluya mecanismos que fomenten las mejoras tecnológicas por parte de los fabricantes y la implantación de infraestructuras más eficientes, como el Cielo Único Europeo.

Iberia forma parte del programa europeo SESAR, que tiene como objetivo lograr un sistema de gestión del espacio aéreo europeo más moderno y centrado en las necesidades del cliente. De esta manera, se conseguirá disminuir la congestión del tráfico aéreo en Europa y se reducirá su impacto sobre el medio ambiente.

El SESAR, que permitirá avanzar en la creación del Cielo Único Europeo, fue creado por la Comisión Europea y por Eurocontrol, y en él están representadas las empresas y organizaciones más relevantes del sector aéreo europeo. Los nuevos procedimientos operativos que resulten del SESAR se empezarán a aplicar a partir del año 2012. Iberia aportará su conocimiento y experiencia en el área de operaciones de vuelo.

Con el esfuerzo conjunto de las aerolíneas, empresas y entes aeronáuticos, Europa tendrá una red segura y de gran capacidad, con un incremento sustancial de la automatización de los procesos, integrando la navegación por satélite desde el momento del despegue hasta el aterrizaje y optimizando los pasillos y rutas aéreas. Esto permitirá reducir los tiempos de vuelo y el consumo de combustible entre un 6 y un 12 por ciento.

Más información en el capítulo de Medio Ambiente.

- **Protección de los Derechos Humanos y Ayuda humanitaria:**

Como empresa socialmente responsable, Iberia integra y contempla en sus operaciones el respeto por los derechos humanos, basándose en los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, los ocho Convenios Fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, al que Iberia está adherido desde 2004.

Iberia está comprometida con los Objetivos de Desarrollo del Milenio a través de aportaciones económicas y de recursos para proyectos de acción social, especialmente los promovidos por sus empleados. La compañía anima a sus grupos de interés a involucrarse en la consecución de estos objetivos a través de campañas promocionales.

Más información en los capítulos de Empleados y Sociedad.

- **Desarrollo regional e integración:**

Junto a la franquicia **Iberia Regional/Air Nostrum** y a su participada **Vueling**, la compañía cubre prácticamente la totalidad de los destinos de la península y de las islas Baleares y Canarias.



Air Nostrum se creó en 1994 para dar respuesta a las necesidades de vuelos entre las distintas regiones españolas. En la actualidad, ofrece vuelos a cerca de 60 destinos nacionales.



La nueva Vueling cuenta con una flota de 35 aviones para volar a 45 destinos en España, Europa y norte de África, lo que le permite a Iberia ofrecer más rutas directas a varios destinos europeos, un mayor número de frecuencias y, en definitiva, incrementar su oferta de plazas. Iberia tiene el compromiso de permanecer en el capital de Vueling por un mínimo de dos años, y apuesta por una Vueling independiente y rentable.



Desde la aparición de los operadores de bajo coste en España, Iberia siempre ha adoptado una posición de responsabilidad, apostando por la racionalización del mercado doméstico y por la creación de una compañía española de bajo coste que pudiera ser competitiva, con rentabilidad sostenible a largo plazo. De ahí que apoyase en 2008 las conversaciones de Clickair con Vueling para su fusión.

En cuanto al desarrollo de la Red de Alta Velocidad en España, Iberia apuesta por la integración de ambos modos de transporte, de forma que existan estaciones de AVE en los aeropuertos internacionales que permitan a los ciudadanos realizar sus viajes cómodamente de manera combinada. De hecho, Iberia está participando junto a RENFE, ADIF y otros organismos en el *proyecto AEROAVE* para la integración del transporte aéreo con las redes ferroviarias de larga distancia, apoyado por los Ministerios de Fomento y de Ciencia e Innovación del Gobierno español: www.aeroave.es

- **Necesidad creciente de viajar:**

A través de acuerdos comerciales con diferentes líneas aéreas y de la alianza **oneworld**, que va sumando nuevos socios cada año, la compañía ofrece la posibilidad a sus clientes de volar a casi cualquier destino del mundo.

En este sentido **American Airlines, British Airways e Iberia** han presentado un acuerdo de negocio conjunto para cooperar de forma más estrecha en los vuelos entre Europa y Norteamérica. Junto a Finnair y Royal Jordanian han solicitado inmunidad antimonopolio al Departamento de Transportes de Estados Unidos (DOT). El acuerdo necesita también la aprobación de la Unión Europea.

Iberia cree que su concesión supondrá notables beneficios, ya que permitirá que **oneworld** compita de forma más eficiente con las alianzas SkyTeam y Star, que ya disfrutaban de inmunidad. Los clientes se beneficiarán, ya que el acuerdo aumentará las opciones de conexión permitiendo viajar con más facilidad en la ruta combinada de las tres aerolíneas, y accediendo a horarios de vuelos mejor adaptados a sus necesidades, con una red de 400 destinos en 100 países y con más de 5.000 vuelos diarios. Los empleados y los accionistas de estas compañías se beneficiarán igualmente del acuerdo, ya que permitirá que las aerolíneas incrementen la calidad de los productos y servicios que ofrecen, lo que mejorará su competitividad.

Las compañías ofrecen a sus grupos de interés una página web para informar sobre este acuerdo: www.moretravelchoices.com, que destaca sus beneficios y que permite participar mediante una declaración de apoyo a la solicitud de inmunidad antimonopolio. De hecho, el DOT ha recibido numerosas cartas de asociaciones de consumidores, organizaciones empresariales, aeropuertos y representantes políticos que solicitan su aprobación.



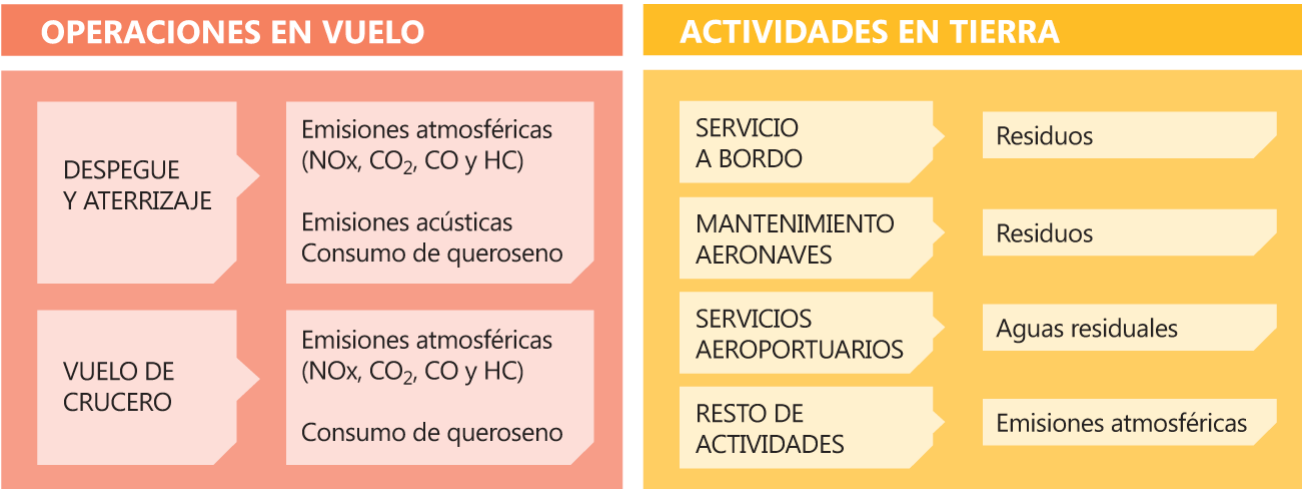
3. MEDIO AMBIENTE

La protección ambiental ha sido desde hace años una constante y es una de las prioridades corporativas de Iberia. Por esta razón, la compañía se esfuerza permanentemente en mantener un equilibrio entre el desarrollo de sus actividades y el impacto de éstas en su entorno.

3.1 La gestión ambiental en Iberia

Teniendo como base la Política de Responsabilidad Corporativa de la compañía - ver capítulo 1 de esta Memoria -, y con el objeto de desarrollar las mejores prácticas ambientales, Iberia define y actualiza un conjunto de medidas que incluyen la implantación de sistemas de gestión medioambiental, la formación, motivación y sensibilización de sus empleados, la realización periódica de controles y auditorías, así como la colaboración en asuntos medioambientales con sus grupos de interés.

El siguiente gráfico muestra un resumen de los impactos ambientales más significativos de la compañía:

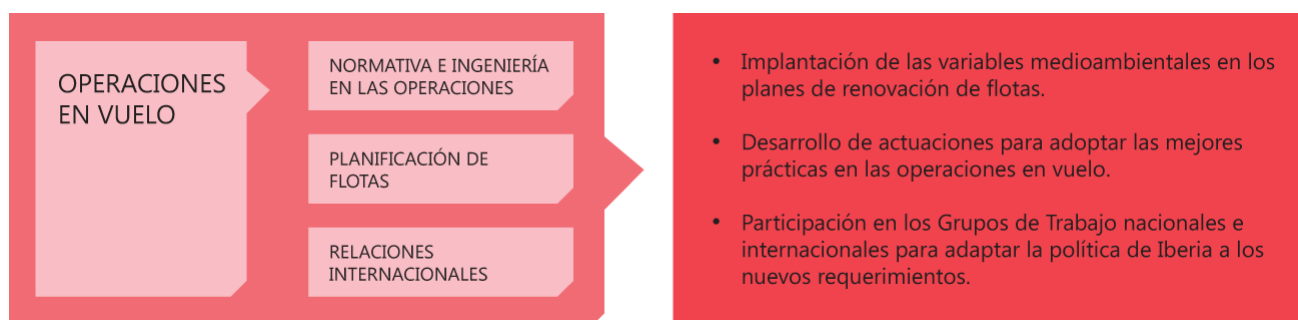


Sistemas de gestión medioambiental

La implantación de sistemas de gestión medioambiental permite a las organizaciones desarrollar sus políticas medioambientales, así como alcanzar los objetivos de gestión que se establecen. A continuación se muestra el esquema que recoge las fases principales del sistema de gestión medioambiental de Iberia:



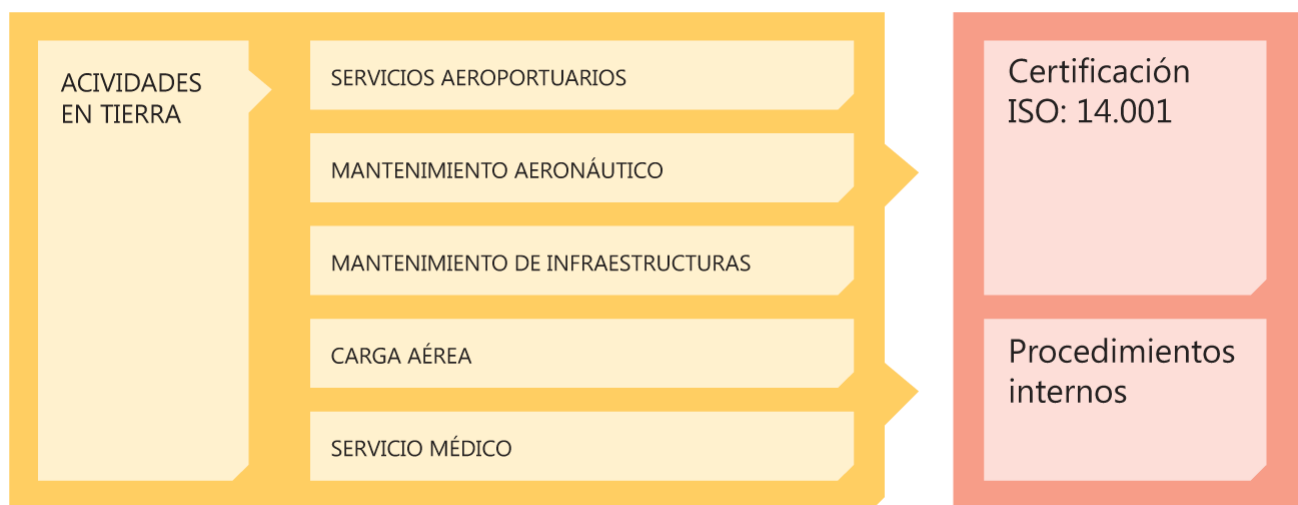
En relación con las operaciones en vuelo, la compañía establece planes de acción que permiten la implantación de las variables medioambientales en los procesos de renovación de la flota, así como la adopción de las mejores prácticas en las operaciones de las aeronaves. Asimismo, la participación de Iberia en los grupos de trabajo nacionales e internacionales que tratan estos asuntos, permite a la compañía adaptar y mantener permanentemente actualizada su política en esta materia.



En las actividades en tierra, la compañía identifica y evalúa sus aspectos ambientales, estableciendo el grado de impacto ambiental. En función de esa evaluación, Iberia desarrolla su estrategia de gestión. La compañía tiene implantados sistemas de gestión medioambiental certificados externamente, sistemas de gestión internos y procedimientos específicos que cubren el 100% de las actividades con vinculación ambiental.

Los servicios aeroportuarios de Iberia disponen de la certificación de AENOR para su Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente, según las normas UNE-EN ISO 9.001:2008 y UNE-EN ISO 14.001:2004, respectivamente. La particularidad se encuentra en englobar en un solo Sistema integrado la actividad de una treintena de Escalas en la red nacional de aeropuertos, con una plantilla de 7.926 empleados.

En la actividad de mantenimiento de aeronaves en Madrid, Iberia dispone también de un Sistema de Gestión integrado. Se trata de uno de los certificados de mayor alcance que ha concedido AENOR en cuanto a superficie, variedad y cantidad de aspectos ambientales, así como en número de personas, 3.824 empleados.



Como novedad durante 2009, las zonas industriales de Iberia en Madrid han obtenido la **Autorización Ambiental Integrada (AAI)**, lo que implica que tanto las instalaciones industriales, como los procedimientos que se siguen en ellas para eliminación de todo tipo de contaminantes (residuos, vertidos y emisiones atmosféricas) son conformes con las directrices y buenas prácticas recogidas en la normativa comunitaria sobre "Prevención y Control Integrado de la Contaminación" (IPPC).

Entre los aspectos más relevantes de esta normativa, destaca la adopción de un nuevo enfoque en cuanto al concepto del medio ambiente industrial. La introducción de la figura del permiso único (la Autorización Ambiental Integrada), la utilización de las Mejores Técnicas Disponibles, y la Transparencia informativa, son algunos de los elementos que integran este nuevo enfoque.

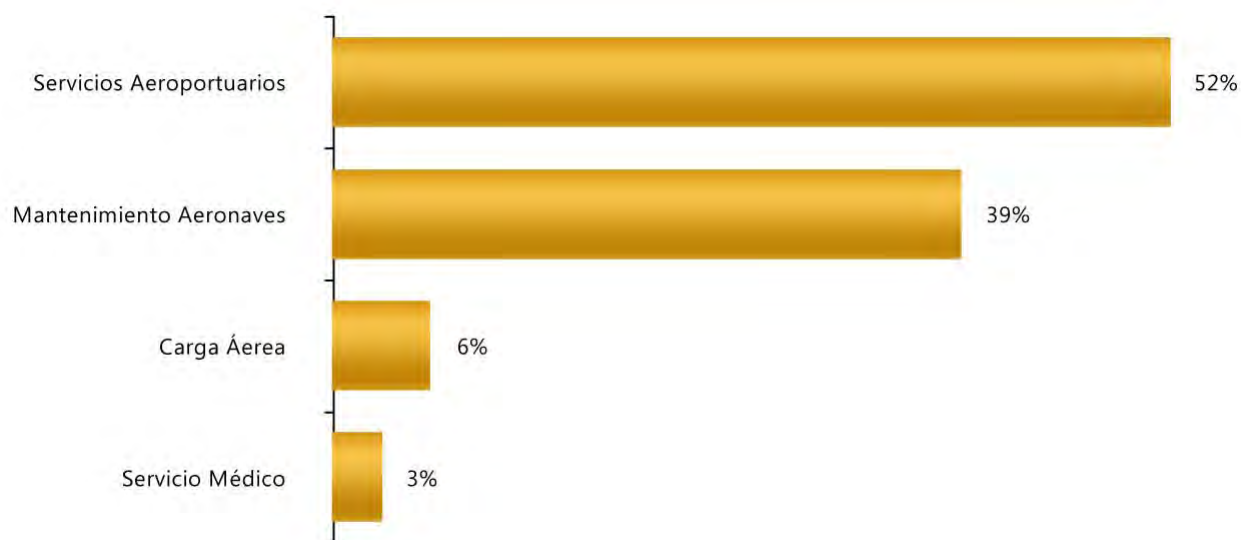
Auditorías ambientales

En 2009 se han desarrollado auditorías internas en las áreas de Iberia que presentan aspectos ambientales significativos. Estas auditorías se han desarrollado en las áreas de Servicios aeroportuarios, Mantenimiento aeronáutico, Carga y Servicio médico.

Asimismo, con objeto de verificar a través de una entidad externa la gestión ambiental que se desarrolla en Iberia, en 2009 se han auditado por AENOR los emplazamientos que cuentan con la certificación ISO 14001:2004, sobre Sistemas de Gestión Ambiental.

Durante 2009 se han desarrollado en Iberia un total de 38 auditorías ambientales internas, en las que se han identificado 93 acciones de mejora en las áreas auditadas.

DISTRIBUCIÓN DE LAS AUDITORÍAS INTERNAS MEDIOAMBIENTALES 2009 EN LAS ÁREAS DE IBERIA



Paralelamente el Área de Auditoría Interna de la compañía ha auditado en 2009 el proceso de **Tratamiento y Reciclaje de Vehículos al final de su vida útil**. Conviene recordar que la actividad de los servicios aeroportuarios (Handling) requiere el mantenimiento y renovación de un importante parque automovilístico (alrededor de 1000 vehículos) cuya gestión debe adoptar las recomendaciones legales en esta materia. Esta auditoría verificó el correcto cumplimiento de la normativa aplicable, recomendando a su vez un conjunto de buenas prácticas que la compañía ya ha adoptado.

Formación y sensibilización ambiental

La formación continua para la aplicación de los distintos procedimientos ambientales internos es habitual en la compañía.

En las operaciones en vuelo, se proporciona formación y sensibilización a los tripulantes técnicos sobre el desarrollo de las mejores prácticas con objeto de reducir el impacto acústico y el consumo de combustible, éste último, directamente proporcional a las emisiones de CO₂.

Asimismo, en 2009 se han continuado implantando algunas de las propuestas fruto del **proceso de consulta realizado en 2008 entre los empleados para obtener ideas sobre cómo alcanzar reducciones adicionales en el consumo de combustible, iniciativa de colaboración llevada a cabo a través de la Intranet IBPróxima** centrada en el ahorro de costes y la sensibilización medioambiental.

En la formación impartida durante este año en las actividades desarrolladas en tierra, destacar que en el área de aeropuertos se han impartido 50 cursos, en los que los Gestores de Medio Ambiente han difundido el módulo de buenas prácticas ambientales a 4.070 empleados dentro de esta área de la compañía. En la actividad de mantenimiento aeronáutico, se han impartido módulos de buenas prácticas a todo el personal de nuevo ingreso, y se ha distribuido al 100% de la plantilla un Manual sobre la correcta gestión de residuos urbanos o no peligrosos. Asimismo, en la dirección de Carga se han impartido 172 cursos sobre el correcto manejo de las mercancías peligrosas a 1.025 empleados. Esto supone un aumento de un 20% del número de cursos y alumnos con respecto al año anterior.

Además, en 2009 se ha realizado una **campaña de ahorro energético** recordando a todos los empleados los beneficios de, entre otras medidas:

- ☒ Reducir el horario de funcionamiento de los aparatos individuales de climatización (frío/calor) en oficinas, con un potencial de ahorro anual de 1.400 toneladas de CO₂.



- ☒ Hacer un uso eficiente de los vehículos: apagar los motores cuando estén parados, mantener una velocidad constante y adecuada a cada situación, etc. De esta manera, se puede reducir hasta un 10% del combustible que consumen, y ahorrar anualmente en torno a 1.000 toneladas de CO₂.
- ☒ Desconectar el ordenador, la pantalla e impresora al término de la jornada laboral, dando como resultado un ahorro estimado de 1 tonelada anual de CO₂ por empleado.

Contabilidad ambiental

La contabilidad ambiental recopila información financiera con objeto de integrar las políticas económica y ambiental de la empresa, ayudando a conseguir una empresa más sostenible. En Iberia, la contabilidad ambiental facilita, por tanto, el proceso de toma de decisiones relativas a la actuación ambiental (Ver Informes Anuales de Cuentas del Grupo Iberia y de Iberia L.A.E.).

3.2 El Cambio Climático y las operaciones de vuelo

De acuerdo con el Panel Intergubernamental contra el Cambio Climático (IPCC), el sector de la aviación contribuye en un 2% a las emisiones totales de CO₂ que se generan por el consumo de combustibles fósiles. En cualquier caso, las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo implican que el sector debe tomar medidas para minimizar el aumento de estas emisiones.

En los últimos 10 años, la aviación ha reducido sus emisiones específicas de CO₂ en un 10%: motores más eficientes, aviones menos pesados y una mejor aerodinámica. Sin embargo, no existe una tecnología que vaya a aportar a corto plazo una reducción drástica de las emisiones: los biocombustibles se están comenzando a probar, como objetivo a medio plazo.

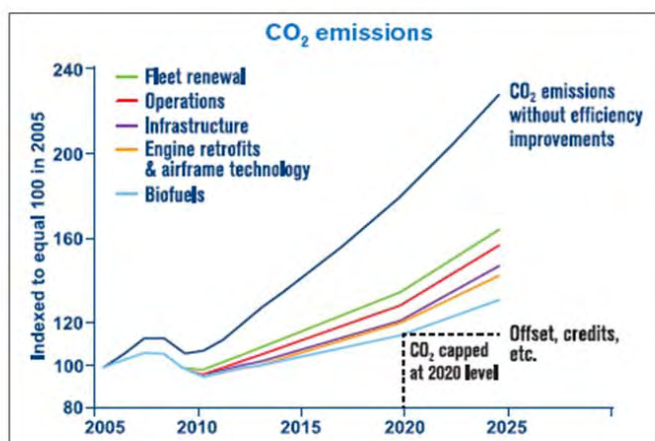


IATA : Crecimiento Cero de emisiones de CO₂ en 2020

En junio de 2009, Iberia y el resto de compañías aéreas que forman parte de IATA, aprobaron la Estrategia de futuro para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes del sector.

Esta Estrategia contempla los siguientes objetivos:

- ☒ Crecimiento cero de emisiones de CO₂ para el año 2020, es decir, el sector seguirá creciendo pero no así sus emisiones de carbono.
- ☒ Alcanzar una media de mejora en la eficiencia en el uso del combustible de 1,5% anual, desde el 2009 y hasta 2020 (las emisiones de CO₂ son directamente proporcionales al consumo de combustible).
- ☒ Reducción del 50% de las emisiones totales del sector para el año 2050, con respecto a las de 2005.



En el gráfico anterior se representa cómo estos objetivos pueden llegar a alcanzarse a través de la renovación de las flotas, la adopción de nuevas medidas operacionales, la mejora de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación, la instalación en los aviones de mejoras tecnológicas, la utilización de biocombustibles y las normativas sobre mecanismos de mercado.

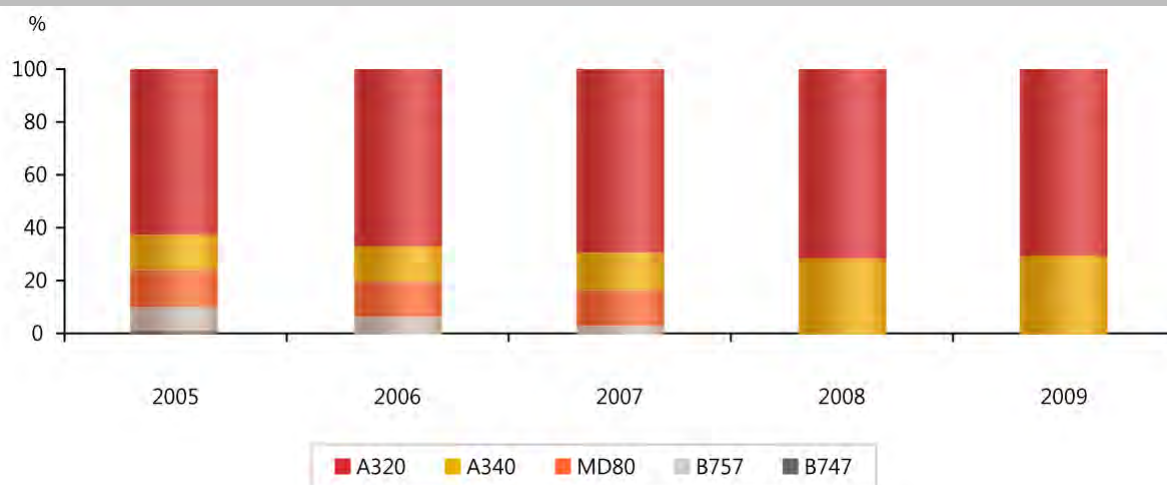
Medidas adoptadas por Iberia contra el cambio climático

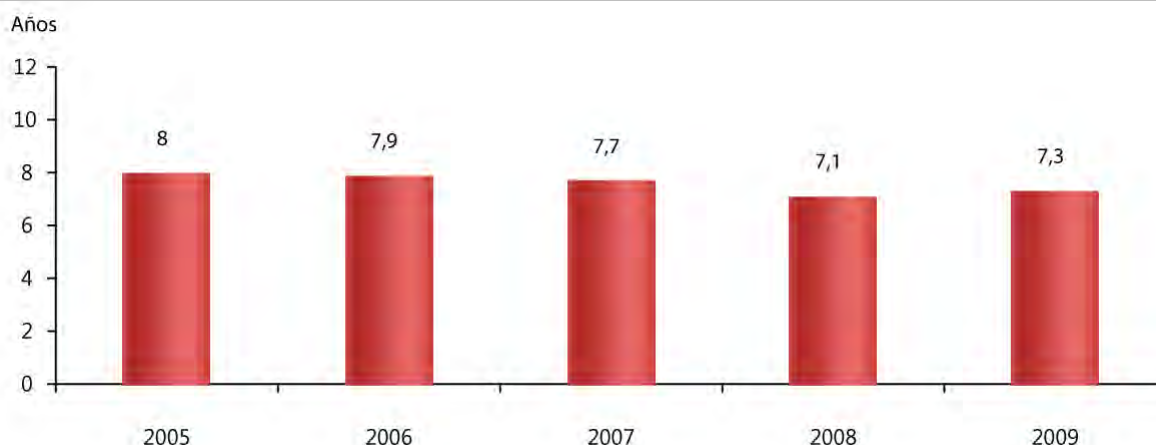
El principal objetivo de Iberia para hacer frente al cambio climático es reducir sus emisiones, consiguiendo un crecimiento sostenido y eficiente. A continuación se detallan las medidas que integran esta estrategia:

- **Renovación de la flota**

La flota de Iberia al finalizar 2009 tenía una edad media de 7,3 años. Según IATA, la edad media de una compañía de red tradicional está en torno a los 10-12 años, lo que supone que la flota de Iberia es una de las más modernas del mundo.

PROCESO DE UNIFICACIÓN DE LOS MODELOS DE LA FLOTA DE IBERIA 2005-2009 (%RESPECTO DEL TOTAL)



EDAD MEDIA DE LA FLOTA DE IBERIA 2005-2009

Los gráficos recogen la composición y edad media de la flota de Iberia durante los últimos 5 años. Destaca el proceso de unificación de modelos junto al rejuvenecimiento de los mismos. Una flota unificada es más fácil de gestionar y por lo tanto más eco-eficiente.

- **Medidas operacionales**

1. En 2009 se ha mantenido la adopción de medidas para la disminución del peso de los aviones, lo que reduce directamente el consumo de combustible y por tanto las emisiones de CO₂. En este sentido la compañía está revisando sus procedimientos de reasignación de los aeropuertos alternativos de destino por otros más cercanos, y está aplicando la reducción en un 75% de la carga de agua potable. Esta medida ya se ha implantado en la flota A340 y está previsto que se desarrolle en la flota A320 durante el primer trimestre de 2010.
2. También se han mantenido los ajustes en la velocidad de crucero, lo que ayuda a reducir las emisiones de CO₂. Según cálculos internos, un Airbus A340/300 que realiza la ruta Madrid-Nueva York volando a una media de 745 km/h, puede reducir esa velocidad a 735 km/h y ahorrar prácticamente 2 toneladas de CO₂ en el vuelo (el 0,5% aproximadamente del total de emisiones), con una diferencia en el tiempo de llegada que no supera los 5 minutos. Esta política se ha desarrollado durante 2009 tanto en la flota de largo radio (A340-600 y A340-300), como en la de corto radio (A319/320/321). Durante 2009 se han estudiado y adoptado además medidas como los cambios en las alturas de aceleración, la reducción de los empujes estándares, la utilización del freno reversa a ralentí o el rodaje en tierra utilizando menos motores.
3. Durante 2010 está previsto que la flota de Iberia cuente con la posibilidad de enviar mensajes automáticos (ACARS, Aircraft Communications Addressing and Reporting System) que recojan el consumo de combustible y por tanto las emisiones de CO₂ durante cada una de las fases del vuelo. Esta opción va a permitir a la compañía desarrollar un seguimiento exhaustivo de estos parámetros, a partir de la mejor tecnología disponible, así como adoptar medidas adicionales para reducir el consumo y las emisiones.



Iberia participa en el Proyecto RETACDA (Reduction of Emissions in Terminal Areas using Continous Descent Approaches) para reducir las emisiones a través de un descenso continuado en el aterrizaje.

Iberia ha participado durante 2009 en el Proyecto europeo RETACDA en colaboración con AENA. Las aproximaciones con descenso continuado tienen como fin la utilización, en estrecha colaboración con los centros de control de tráfico aéreo, de trayectorias de descenso que no sufran interrupciones o desviaciones que obliguen a la aeronave a modificar la senda ideal de consumo y emisiones, haciendo innecesaria la utilización de potencia por encima de la suministrada a ralentí.



Con estas aproximaciones se logra una reducción de entre 4 y 6 decibelios en las poblaciones situadas a más de 18 kilómetros de la pista de aterrizaje y se ahorran entre 300 y 480 kilos de CO₂ por aeronave.

Estas aproximaciones están actualmente en pruebas en España. Se espera que estén totalmente implantadas a lo largo de 2010. Durante el periodo de prueba de 2009, Iberia ha realizado un total de 892 operaciones siguiendo este procedimiento.

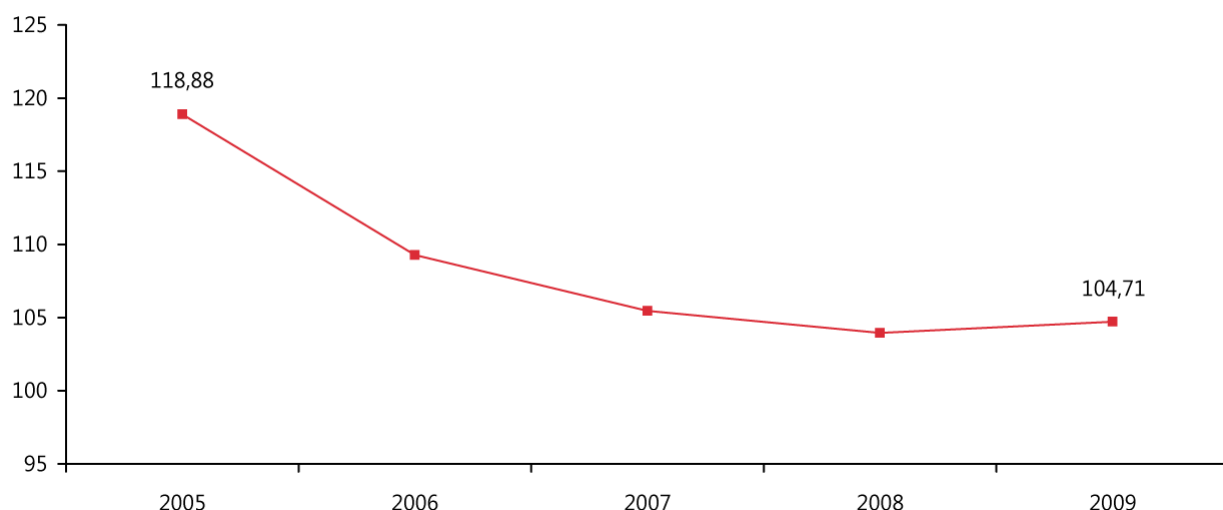
4. En 2009 también se ha mejorado la eficiencia energética y se han reducido las emisiones a través de la programación de los vuelos, la asignación de flotas para las diferentes rutas, la utilización de los aviones y la optimización del factor de ocupación. En concreto, el factor de ocupación en 2009 ha sido del 79,8 %, por encima de las aerolíneas de red europeas, y la utilización de la flota ha alcanzado un record histórico para la compañía este año, con una media de 10,3 horas-bloque por avión al día.
5. Iberia también defiende la adopción de otras medidas que, sin estar directamente en su ámbito de actuación, pueden contribuir significativamente a reducir las emisiones de CO₂ de sus vuelos. En este sentido Iberia ha participado activamente durante 2009 en el Proyecto CIDEFO para iniciar el uso compartido civil-militar de espacios aéreos y que ha permitido acortar rutas (y por tanto reducir consumos y emisiones) en distintos puntos de la península y del archipiélago canario. Iberia ha participado además en el proyecto FRAL, que ha permitido acortar las rutas que sobrevuelan la ciudad portuguesa de Lisboa.

- **Resultados obtenidos con la adopción de estas medidas**

A través de las medidas citadas anteriormente, **la compañía ha conseguido reducir las emisiones de CO₂ por unidad transportada un 12% acumulado en los últimos 5 años.**

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA FLOTA DE IBERIA MEDIDAS EN GRAMOS POR PASAJERO Y KM TRANSPORTADO

gr.CO₂/PKT



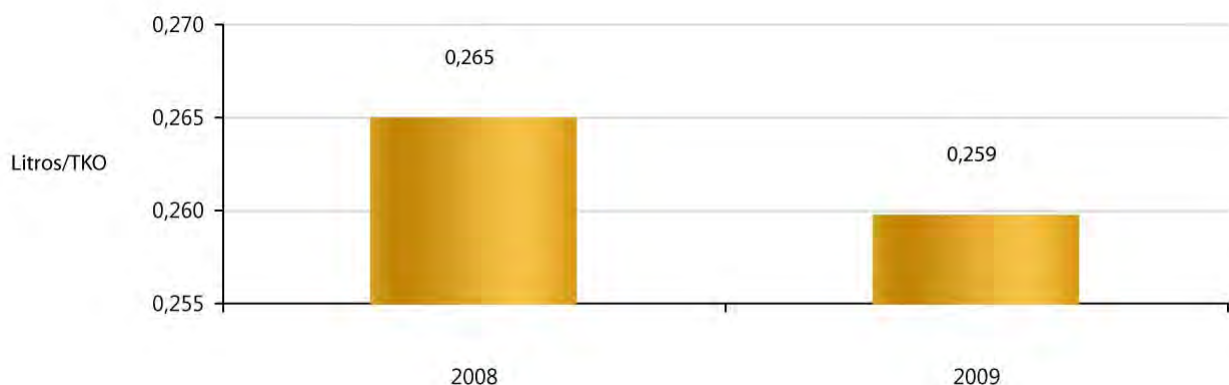
A pesar de que Iberia ha operado en 2009 una flota más eficiente que en 2008, las emisiones de CO₂ medidas por unidad transportada han sufrido un ligero ascenso debido al descenso generalizado de la demanda que ha afectado al conjunto del sector

La estrategia de crecimiento de Iberia se orienta a largas distancias, lo que se traduce en mayor eficiencia energética por pasaje transportado. El porcentaje de ingresos procedentes de los trayectos cortos (inferiores a 400 Km) respecto al total se situó en 2009 en el 0,60%. Además, aproximadamente la mitad de los pasajeros en este tipo de rutas hacen conexión para dirigirse a otro destino, con lo que el porcentaje de ingresos para este tipo de rutas supone el 0,30%.



En el cálculo de las emisiones de CO₂ por unidad transportada ya está incluido el consumo de la actividad de transporte de carga, que en el caso de Iberia y al no operar aviones cargueros puros, está incluido en el consumo de los aviones de pasajeros: la carga transportada por Iberia en 2009 ha sido de 211.243 toneladas.

CONSUMO DE LA FLOTA DE IBERIA
MEDIDO EN LITROS POR TONELADA Y KILÓMETRO OFERTADO (2008-2009)



Gracias a la eficiencia de la flota, el consumo medido por unidad ofertada (descontando la caída generalizada de la demanda) ha descendido en 2009 un 2% con respecto a 2008

- **Iberia en el régimen europeo de derechos de emisión**

En julio de 2009 se aprobó en España el Anteproyecto de Ley para incluir la aviación en el régimen del comercio de derechos de emisión. Para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, este mecanismo de mercado fija un techo máximo que limita la cantidad total de emisiones del sector. Así, los operadores aéreos que sobrepasen la cuota máxima de emisiones establecida, deberán comprar permisos a otros operadores o a instalaciones ya sujetas a la normativa. De esta forma, el mercado incentiva económicamente a los más limpios y penaliza a los más contaminantes.

Iberia, a través de un grupo de trabajo interno creado al efecto, ha adaptado sus procedimientos al cálculo establecido por la normativa y está preparada para su cumplimiento a partir de 2012.

- **Iberia en el Proyecto de investigación IAGOS de calidad atmosférica**

Durante 2009, Iberia ha manifestado formalmente su interés en participar, a partir de 2011, en el proyecto IAGOS de investigación sobre la calidad atmosférica. Este proyecto, enmarcado dentro de la Estrategia de Infraestructuras de Investigación de la Unión Europea, fue establecido en 1993. Consiste en equipar a aviones de larga distancia con instrumentos científicos para analizar la composición química (H₂O, O₃, CO, CO₂, NO_x) y partículas (aerosoles y nubes), evaluando la calidad de la atmósfera.



El objetivo es obtener datos científicos durante un periodo de aproximadamente 4 años, para la elaboración final de informes de uso científico en esta materia. Iberia será la primera aerolínea española que colabore en un proyecto científico de esta envergadura, con un avión Airbus 340-300.



IBERIA recibió en 2009 el certificado de AENOR por su reducción de emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo:

Este certificado, el primero de su clase, acredita que Iberia ha reducido las emisiones de CO₂ en el Puente Aéreo Madrid-Barcelona gracias a la renovación de la flota y a la reducción del peso de sus aeronaves a través de nuevos interiores de sus cabinas.



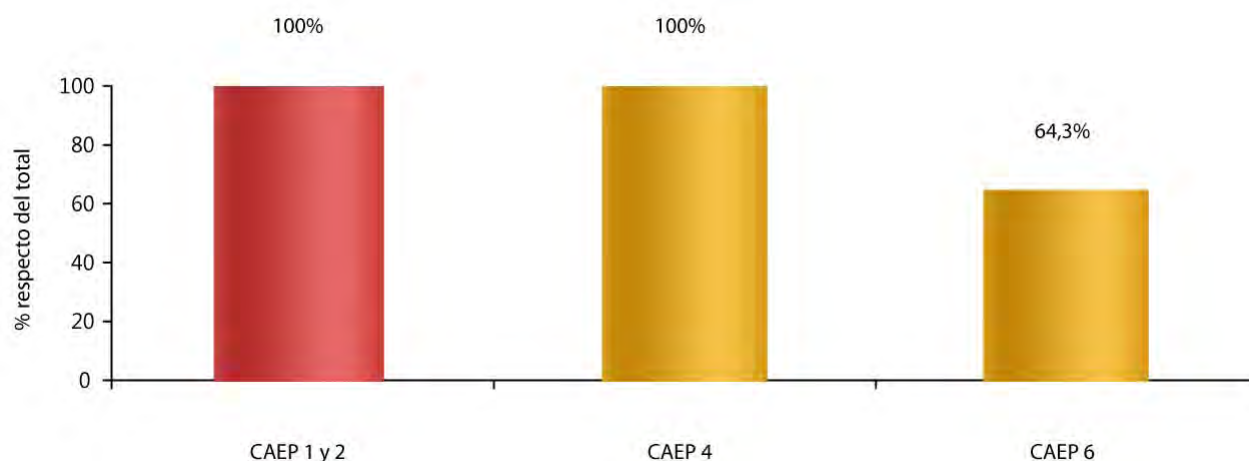
3.3 La Calidad del aire local y las operaciones de las aeronaves

La calidad del aire en el ámbito local aeroportuario se puede ver afectada por las emisiones que se generan en los ciclos de despegue y aterrizaje: óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos no quemados (HC). Según datos de IATA, los avances técnicos han reducido las emisiones de las aeronaves de HC alrededor de un 90%. Asimismo, con objeto de cumplir los objetivos 2020 (Consejo Europeo Asesor en Investigación Aeronáutica), se investiga actualmente para lograr una reducción del 80% de los NOx respecto al año 2000.

La generación de estos contaminantes procede no sólo de las aeronaves, sino también de otras actividades relacionadas con los aeropuertos, como por ejemplo de los equipos de apoyo en tierra, unidades de potencia auxiliar (APU's) o transporte terrestre en el entorno aeroportuario, incluyendo los accesos al mismo.

Los estándares de CO, NOx y HC de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), controlan las emisiones durante las operaciones de las aeronaves en las zonas aeroportuarias (rodaje, aproximación, aterrizaje y despegue).

CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES DE NOx DE OACI (CAEP 1 Y 2) POR PARTE DE LA FLOTA DE IBERIA A 31-12-2009 (CAEP 4 Y 6 NO APLICAN A LA COMPAÑÍA, SE INCLUYEN COMO REFERENTE DE BUENA PRÁCTICA)

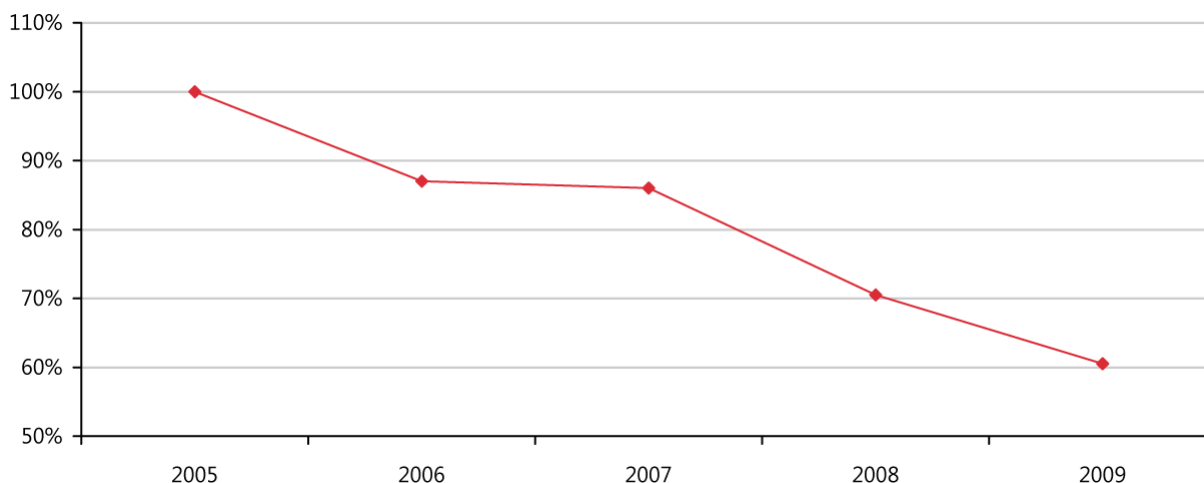


El gráfico recoge la situación en 2009 de la flota de Iberia en relación con los estándares de NOx que le aplican (CAEP 1 y 2), así como con otros estándares más restrictivos (CAEP 4 y 6), que aunque no le son de aplicación, reflejan la avanzada tecnología que poseen los motores de la flota que opera la compañía.

Las medidas adoptadas por Iberia para reducir estas emisiones se centran en la renovación de la flota, incorporando motores menos contaminantes, y en el desarrollo de medidas operacionales como la aplicación de la aproximación con descenso continuado (CDA), pudiendo conseguir un descenso de hasta un 40% en las emisiones de NOx, gracias a esta medida.

Además, en el aeropuerto de Madrid-Barajas, donde la compañía concentra el mayor número de sus operaciones, la autoridad aeroportuaria AENA, cuenta con una red de vigilancia de calidad del aire (REDAIR) que examina de forma continua y automática los niveles contaminantes procedentes de las emisiones atmosféricas generadas a baja altitud. A diario se publican las mediciones obtenidas para asegurar que los equipos que operan en el aeropuerto, incluidas las aeronaves, no generan valores contaminantes superiores a lo establecido en la normativa que regula esta materia.

PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE NO_x EN LA FLOTA DE IBERIA (AÑO BASE 2005)



El gráfico muestra la reducción acumulada del NO_x total emitido por la flota de Iberia en el periodo 2006-2009. Tomando 2005 como año base, el gráfico muestra el porcentaje de reducción acumulada en cada periodo. La reducción acumulada en los últimos 5 años asciende al 28,75%.

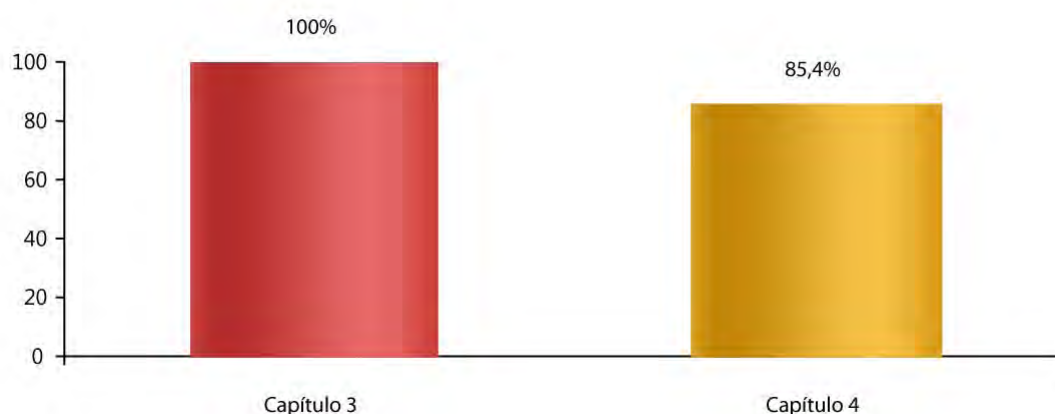
3.4 El Ruido en el entorno aeroportuario

La contaminación acústica procedente de la aviación genera impactos locales en zonas cercanas a los aeropuertos, y se deriva de operaciones por debajo de los 3.000 pies de altitud (900 metros aproximadamente).

Los avances tecnológicos incorporados a los actuales motores, junto a las mejoras obtenidas en la aerodinámica de las aeronaves, han propiciado una reducción del 50% del ruido emitido actualmente por avión, en relación con el emitido hace diez años. Las investigaciones tecnológicas presentes prevén que pueda alcanzarse un 50% de reducción adicional en 2020.

A pesar de que el número total de personas afectadas por este aspecto ambiental se ha reducido aproximadamente un 35% desde 1998, Iberia continua trabajando para conseguir reducir la huella acústica que generan sus aeronaves.

Los estándares de Ruido de OACI controlan las emisiones acústicas durante las operaciones en vuelo de las aeronaves (aproximación, aterrizaje, despegue y ascenso):

**CUMPLIMIENTO DEL ESTÁNDAR DE RUIDO DE OACI CAPÍTULO 3 DE LA FLOTA DE IBERIA A 31-12-2009
(EL CAPÍTULO 4 NO APLICA A LA FLOTA DE IBERIA, SE INCLUYE COMO REFERENTE DE BUENA PRÁCTICA)**

El gráfico recoge la situación en 2009 de la flota de Iberia en relación con el estándar de ruido que le aplica (Capítulo 3), así como con el estándar más restrictivo (Capítulo 4), que aunque no le es de aplicación, refleja la avanzada tecnología que posee la flota que opera la compañía

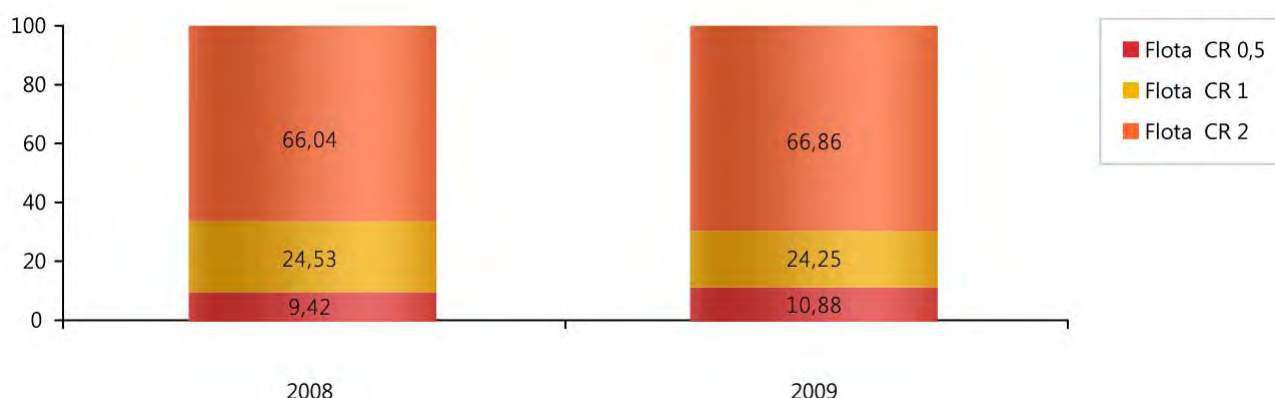
La compañía realiza los procedimientos operativos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil española y así efectúa un uso limitado en los aeropuertos de los motores auxiliares, reduce la utilización del freno por inversión del empuje (reversa) y sigue las rutas establecidas por el control aéreo de entrada y salida de los aeropuertos.

Evolución de las emisiones acústicas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas

Desde el año 2000, la Autoridad aeroportuaria AENA de Madrid-Barajas ha establecido de forma paulatina restricciones a las operaciones de las aeronaves con objeto de limitar la contaminación acústica. Para establecer estas restricciones se han clasificado las aeronaves en "cuotas de ruido" (CR's), de acuerdo con su ruido individual en los despegues. Para los diferentes niveles de decibelios, existe una clasificación CR que abarca un rango de 0 a 16 (cuanto más próximo a 0, menor nivel de ruido). El bajo nivel de las emisiones acústicas de la flota de Iberia se manifiesta en que la compañía no opera ninguna aeronave por encima del nivel CR 2.



CARACTERÍSTICAS ACÚSTICAS DE LA FLOTA DE IBERIA (CR' S) Y CONTRIBUCIÓN DE ÉSTA AL TOTAL DE DESPEGUES DE LA COMPAÑÍA EN EL AEROPUERTO DE MADRID - BARAJAS DURANTE 2008 Y 2009



El gráfico muestra cómo los despegues realizados por la flota de Iberia en el Aeropuerto de Madrid-Barajas entre 2008 y 2009 se distribuyen según la clasificación de cuotas de ruido. Se aprecia cómo en 2009 Iberia ha reducido respecto a 2008 los despegues de sus flotas con mayores emisiones (CR 1 y 2), y ha aumentado por consiguiente en 3 puntos porcentuales los despegues con su flota más silenciosa (CR 0,5).

Durante 2009, Iberia ha participado en el proyecto RETA-CDA citado anteriormente, que aporta en cada operación una reducción aproximada de entre 4 y 6 decibelios en las poblaciones situadas a más de 18 kilómetros de la pista de aterrizaje. Además la compañía ha colaborado con AENA en el Grupo Técnico de Análisis de Trayectorias: este grupo tiene como objetivo definir e implantar las rutas aéreas de salida y llegada más adecuadas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, y reducir así la contaminación acústica en las poblaciones de este entorno aeroportuario.

Adicionalmente, en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, donde la compañía concentra el mayor número de sus operaciones, la autoridad aeroportuaria AENA, cuenta con una red de vigilancia de la contaminación acústica (**SIRMA**) que permite detectar, medir y asociar el ruido producido por las aeronaves al sobrevolar micrófonos instalados en zonas estratégicas de su entorno. A diario se publican las mediciones obtenidas para asegurar que las aeronaves que operan en el aeropuerto no generan valores superiores a lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental de este aeropuerto.

3.5 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra

Las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEIs) derivadas de las actividades en tierra de Iberia suponen aproximadamente el 1,52% del total de este tipo de emisiones generadas por la compañía.

Las principales fuentes de emisión proceden de las instalaciones industriales fijas así como de los equipos necesarios para la prestación de servicios a aviones y pasajeros en tierra (Alcance 1 y 2). Sin embargo, para obtener un inventario completo de este tipo de emisiones, también deben considerarse otras fuentes indirectas, tales como los desplazamientos de los empleados a sus lugares de trabajo (Alcance 3). Estas fuentes de emisión forman parte de actividades que disponen de la certificación medioambiental ISO 14001:2004, que garantiza el control de las emisiones así como el establecimiento de acciones para reducir su generación.

A continuación se muestra una imagen que representa las principales fuentes de emisión de Iberia en sus operaciones tierra:

FUENTES DE EMISIONES EN ACTIVIDADES TIERRA POR ALCANCE



ALCANCE 1
Emisiones directas

Combustión (calderas, cogeneración, etc)
Vehículos de empresa

1

ALCANCE 2
Emisiones indirectas

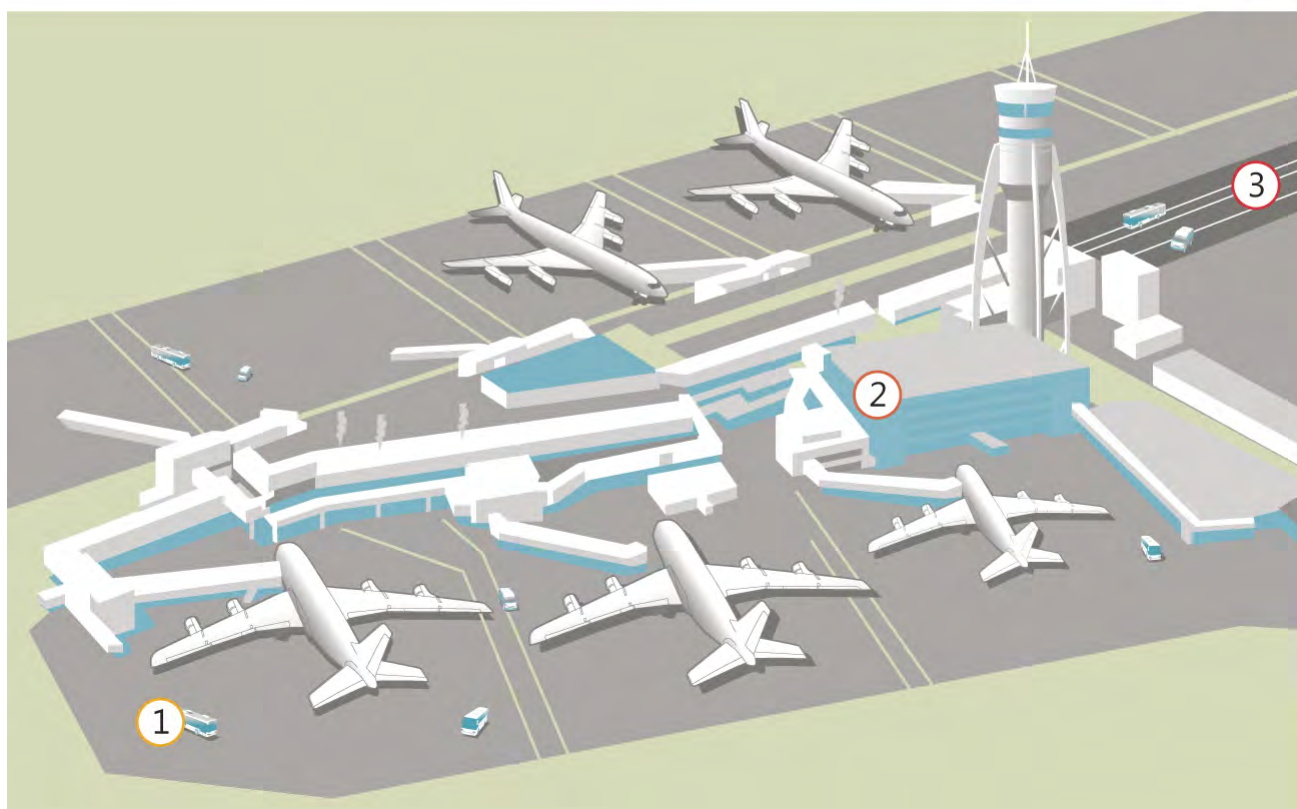
Electricidad adquirida para uso propio

2

ALCANCE 3
Emisiones indirectas empleados de Iberia

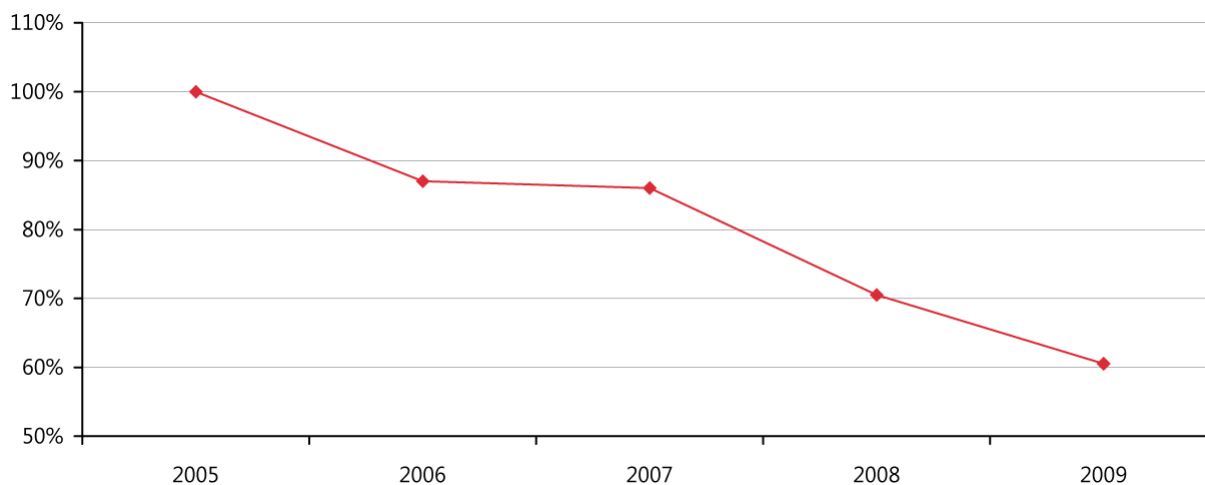
Viajes de negocios empleados
Desplazamientos al lugar de trabajo

3



El gráfico siguiente recoge la distribución en 2009 de estas emisiones de acuerdo con los Alcances 1, 2 y 3 citados anteriormente, siguiendo la metodología GHG Protocol:



PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ EN OPERACIONES TIERRA DE IBERIA (AÑO BASE 2005)

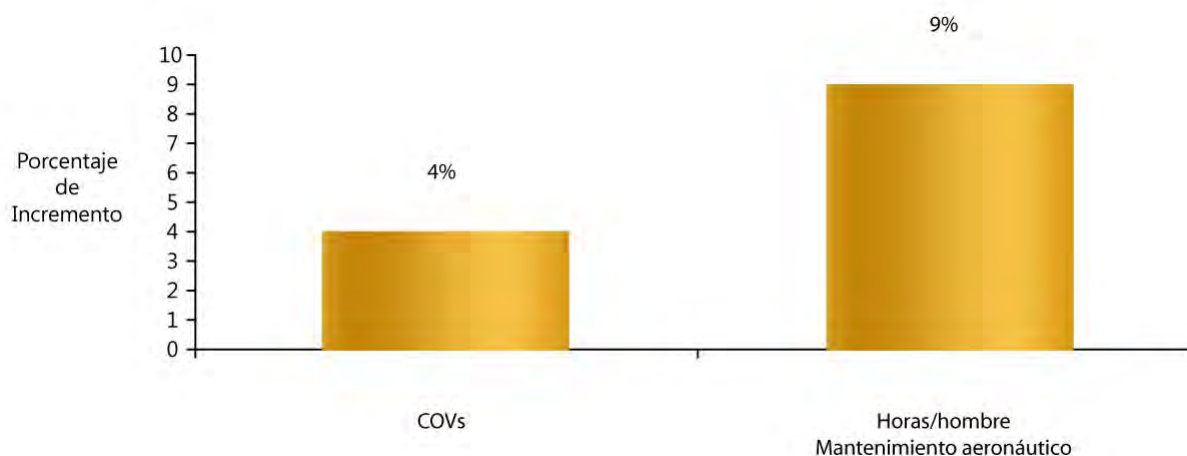
Como podemos ver en el gráfico se ha producido una reducción en los últimos 5 años cercana al 40%. En concreto en el año 2009 se produjo una reducción del 18% (21.000 toneladas) con respecto al año anterior.

Estos descensos se deben principalmente a la renovación de la flota de vehículos tierra en las diferentes áreas de la compañía, y su sustitución por vehículos eléctricos y otros más eficientes. También se debe a la utilización de nuevas tecnologías que mejoran la eficiencia energética en los procesos industriales de mantenimiento aeronáutico. Por último reseñar que la utilización de energía producida por cogeneración en las zonas industriales es un factor determinante para la reducción de emisiones, ya que, en comparación con otras, se trata de una energía muy limpia.

Para obtener una información más detallada de este inventario se pueden consultar los *Anexos* de esta Memoria.

Compuestos Orgánicos Volátiles

El hangar 7 de mantenimiento, destinado a la pintura de los aviones, emplea un tipo de pintura respetuosa con el medio ambiente, pues presenta bajos componentes volátiles nocivos para el entorno, por lo que en 2009 se han emitido 118 toneladas de productos con COVs, lo que supone un 4% de aumento, habiéndose aumentado la producción en un 9%, en actividades donde se producen este tipo de emisiones.

CANTIDAD DE PRODUCTOS UTILIZADOS CON COVs (TON) VS. HORAS/HOMBRE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO EN MADRID (2009)

Adicionalmente, las mejoras del hangar 7 se han realizado considerando las recomendaciones del fabricante europeo Airbus. Los aviones nuevos se pintan conforme a los estándares del fabricante en virtud de la pertenencia de Iberia Mantenimiento al Airbus MRO Network.

3.6 Consumo de recursos de las actividades tierra

Consumo de energía eléctrica

Al margen de las medidas y mejoras aplicadas a partir de los Sistemas de Gestión y de los proyectos innovadores y campañas de sensibilización, a lo largo de 2009 se han realizado inversiones a favor de la eficiencia energética en las instalaciones de la compañía, que han contribuido a disminuir el consumo energético en las operaciones tierra:

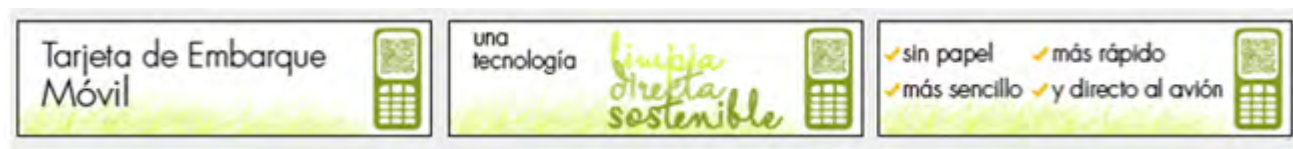
- Instalación de paneles solares en los hangares de mantenimiento.
- Construcción de una planta de energía solar fotovoltaica en la Zona Industrial de Barajas.
- Sustitución de los grupos electrógenos.

Consumo de papel

Fruto de la aplicación de la mejora continua a través de los Sistemas de Gestión Ambiental mediante objetivos de reducción, y de los proyectos innovadores a favor del ahorro de recursos, el consumo de papel disminuye año tras año desde 2004.


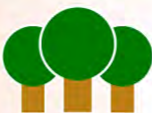







Además, la política de la empresa es la de transformar los procesos administrativos en papel a sus equivalentes electrónicos. En el año 2009, esta política se ha aplicado en los siguientes ámbitos:

- ☒ Iberia ha lanzado su servicio de Tarjeta de Embarque Móvil, que permite a sus clientes descargar desde Iberia.com la tarjeta de embarque al teléfono móvil o PDA, e ir directamente al avión, sin tarjetas impresas, con lo que el proceso se hace más ágil y dinámico, y al mismo tiempo se reduce el uso de papel. Iberia es la primera compañía española en ofrecer esta posibilidad a sus clientes.



- ☒ Iberia es pionera en la implantación y utilización del billete electrónico de carga, de manera que la documentación necesaria para el transporte de la mercancía se realiza en formato electrónico.
- ☒ A nivel interno, se ha puesto en marcha un nuevo servicio de digitalización de artículos catalogados en el Centro de Documentación, y a través de IBPróxima/IBPersonas, la auto-emisión de billetes de descuento con otras compañías, de billetes para niños menores de dos años, y las solicitudes de traslado.

Este año, además, se ha decidido la eliminación del papel blanco para el uso generalizado en las oficinas, restringiéndolo exclusivamente para trabajos concretos. Así, el papel de uso general es el reciclado, que aporta una reducción de costes del 6%, y es más respetuoso con el medio ambiente.

	Alta Calidad	Calidad Normal	Reciclado
MADERA	 5,3 has. 2.400 kg.	 3,8 has. 1.700 kg.	 Papel viejo
AGUA	 200.000 litros	 100.000 litros	 2.000 litros
ENERGÍA	 7.600 Kw/h	 5.000 Kw/h	 2.500 Kw/h

Gasto energéticos y de recursos para fabricar 1 Tm. de papel

3.7 Residuos actividades tierra

Durante el año 2009, y en materia de gestión de residuos, destaca la puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recogida de residuos urbanos en el Taller de Motores, que fomenta la segregación de los mismos “en origen”, y que se irá implantando gradualmente en el resto de edificios de la compañía.

Se trata de un proyecto piloto cuyo objetivo es evaluar si los contenedores, las ubicaciones de los mismos y el propio sistema en sí son idóneos para instalarlos en el resto de centros de trabajo y con ello dar un paso más en la gestión eficiente de los residuos, lo que permitirá presentar a las zonas industriales de Iberia como áreas productivas vanguardistas en la sostenibilidad de sus procesos.



SEGREGACIÓN DE RESIDUOS URBANOS

La actividad en nuestras oficinas origina RESIDUOS.
Es necesario separar para RECICLAR

Utiliza los CONTENEDORES DE RECOGIDA SELECTIVA

Separa tus envases y
residuos orgánicos
del resto de tu basura



IBERIA
ID. Corporación IBERIA Infraestructuras
ID. Gestión Calidad y Medio Ambiente

También se han alcanzado otros objetivos durante 2009 como: conseguir reducir la generación de residuos electrónicos en las instalaciones de la zona industrial de La Muñoza en un 3%, instalar carros en rampa que mejoran la gestión de los residuos peligrosos y los posibles derrames en las zonas de mantenimiento; y ubicar un recinto en la zona industrial de Barajas para mejorar la recepción, clasificación y entrega a un gestor autorizado de los residuos peligrosos.

Otra de las medidas que se ha iniciado durante 2009 es la instalación progresiva de equipos multifunción (impresora + fotocopidora + fax + escáner) compartidos en las oficinas, con el objetivo de reducir el número de impresoras personales y, por tanto, los residuos de cartuchos de tinta y toner; así como disminuir el consumo eléctrico y el de papel.

Para comprobar la evolución y gestión de otros aspectos ambientales del ámbito de las operaciones tierra, tales como consumo de agua, generación de residuos, aguas residuales, etc., *ver los Anexos* de esta Memoria.



Innovación Medioambiental

Muchos de los proyectos llevados a cabo para la mejora de procesos y calidad de productos y servicios ofrecidos en la compañía propician también importantes ahorros de recursos que permiten reducir el impacto sobre el medio ambiente. Entre los proyectos más importantes se encuentra el **nuevo Hangar de Mantenimiento aeronáutico de Barcelona**, que entrará en funcionamiento a lo largo de 2010.



Se trata de una infraestructura respetuosa con el medio ambiente, diseñada para obtener la máxima eficiencia en cuanto a consumo energético y utilización de energías renovables. En el proyecto se han incluido los sistemas más avanzados de acondicionamiento térmico y de climatización del hangar, de reutilización de aguas residuales y freáticas, y de racionalización del consumo eléctrico.

3.8 Entorno y biodiversidad

La compañía colabora estrechamente en la protección de especies en peligro de extinción. Desde 1986, Iberia está adherida a la Convención Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre, CITES, y, por tanto, no acepta en sus vuelos el transporte de ninguna de estas especies. Del mismo modo participa activamente en la devolución de animales sustraídos ilegalmente a sus hábitats naturales.



Iberia, en colaboración con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Baleares, trasladó a Cuba en uno de sus aviones a un cocodrilo, de la especie *Crocodylus Rhombifer*, que permanecía en las instalaciones del Centro de Recuperación de Fauna de las Islas Baleares (COFIB)



Esta especie, endémica de Cuba, está incluida en la categoría de mayor protección internacional por el reducido número de ejemplares de la especie que existen (entre 5.000 y 6.000 en todo el mundo). Una vez en Cuba, el cocodrilo fue trasladado al Parque zoológico de Ciénaga de Matanzas, la mayor zona húmeda del Caribe, declarada Reserva de la Biosfera, donde ha pasado el período de cuarentena necesaria, siendo después trasladado a un centro de cría de la especie en una zona natural del lugar.

4. CLIENTES

4.1 Los pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser

Iberia tiene el firme compromiso con sus clientes de garantizar un servicio de calidad en todas las etapas del viaje. De hecho, la estrategia de Iberia, desarrollada a través del Plan 2012, contempla la mejora de la calidad del servicio a los clientes como uno de sus principales objetivos, a través de la aplicación de un Plan Integral de Servicio al Cliente.

El Plan se inició a principios de 2009 y consta de más de cincuenta medidas de mejora de la atención al cliente que se engloban bajo tres ejes de actuación:

- el producto y nivel de servicio
- los procesos operativos
- las actitudes y comportamientos

Para ello se crearon diferentes grupos de trabajo con el fin de estudiar y mejorar todos los momentos de contacto con el cliente, desde la compra a la post-venta, pasando por las experiencias en el aeropuerto o en vuelo. El objetivo es lograr un nivel de servicio que haga que los clientes perciban un trato excelente, conseguir nuevos clientes y conservar los actuales.

El procedimiento seguido se expone a continuación:



Compromiso con los derechos del pasajero

La compañía continua comprometida con el cumplimiento del **European Aviation Customer Commitment**, código de conducta que suscribió el 2 de julio de 2002 junto al resto de las compañías aéreas integradas en la Asociación Europea de Aerolíneas (AEA), en el que se establecen obligaciones como respetar la tarifa acordada, proporcionar cuanto información sobre la compañía operadora sea requerida, notificar las incidencias y asistir a los pasajeros, agilizar el pago de los reembolsos o atender a los pasajeros de movilidad reducida y menores de edad, entre otros.

Iberia atiende las reclamaciones de sus clientes de acuerdo a la **normativa europea en materia de indemnización y de asistencia a los pasajeros** en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de vuelo (*Reglamento CE nº 261/2004, del Parlamento y del Consejo, de 11 de febrero de 2004*).

En materia de protección de datos, la compañía cumple con la **Ley de Protección de Datos de Carácter Personal**, de 19 de abril de 2008, para lo cual ha procedido a la publicación de normativa interna relacionada y la puesta en marcha de un Comité de Seguridad de la Información, medidas que permiten garantizar la confidencialidad e integridad de dicha información, así como la no utilización de datos para usos no permitidos.

Asimismo, en abril de 2009 Iberia obtuvo la **certificación ISO 27001** del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información, cuyo alcance cubre los procesos relacionados con Iberia.com y el Portal del Empleado (IBPersonas). Ello supone un alto nivel de madurez respecto al Gobierno de la Información, con el fin de garantizar a los clientes la confidencialidad (sólo quienes estén autorizados puedan acceder a la información), integridad (la información y sus métodos de proceso son exactos y completos), y disponibilidad (los usuarios autorizados tienen acceso a la información y a sus activos asociados cuando lo requieran).

Compromiso con la transparencia en precios

Iberia publicita los precios finales, incluyendo los distintos conceptos que incluye cada tarifa, como son los recargos por combustible, los cargos de emisión o las tasas de cada aeropuerto, por lo que el precio anunciado se corresponde con el precio final de compra del billete.

En el control realizado por el Departamento de Consumo de la Comisión Europea sobre el cumplimiento de la **normativa comunitaria de venta de billetes de líneas aéreas por Internet**, Iberia se encuentra entre las 16 compañías europeas que la respetan plenamente y que se comprometen a mantenerlo en el futuro, por su transparencia de información sobre precios y su protección del consumidor en los servicios incluidos en Iberia.com. El estudio consistió en simulaciones de compra de billetes online durante dieciocho meses.

Adicionalmente, Iberia.com proporciona un servicio denominado *flex-pricer* mediante el cual se facilita al cliente la elección de su billete mediante el ofrecimiento de fechas anteriores y posteriores a su petición, a efectos de obtener una tarifa más favorable.

También incluye una herramienta que permite una búsqueda de vuelos en función del presupuesto máximo establecido por el cliente. De esta forma, es posible fijar anticipadamente el precio máximo que se quiere gastar en el vuelo, bien para un destino o área específica, bien para una fecha concreta.

En 2009 se han publicado una serie de consejos generales para conseguir precios ventajosos, y las tarifas se han adaptado a la crisis.

<http://www.iberia.com/consejos-para-encontrar-vuelos-baratos/>



Compromiso con la puntualidad

El índice de puntualidad en cota 15' durante el año 2009, según datos de la compañía, se ha situado en el 81,2%, **un porcentaje similar al año anterior.**

Iberia establece múltiples controles internos para mejorar la puntualidad: normativa específica, comités de seguimiento, análisis de causas y toma de decisiones, revisión de los procesos operativos, etc.

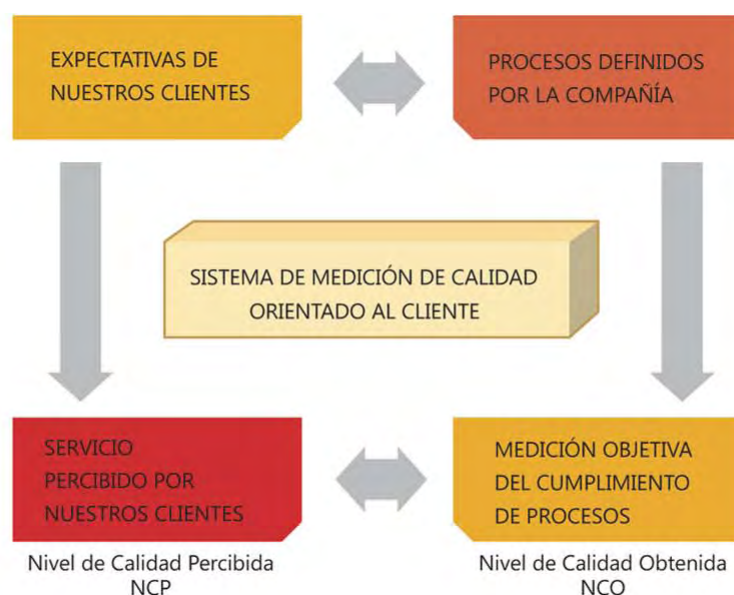


Uno de los ejemplos que muestran que mejorar la puntualidad es una de las prioridades de la compañía, es la concienciación a todo el personal. En este sentido, desde junio de 2007, en la página principal de IBPróxima aparece diariamente en tiempo real la puntualidad de Iberia en los diferentes mercados en los que opera

En cuanto a la información que proporciona la compañía en caso de retraso, durante el año 2009, dentro de las medidas previstas por el PISAC, Iberia ha revisado las claves de retraso y los mensajes que, coordinados con las áreas de Servicio al Cliente y Aeropuertos, se están utilizando a bordo para mejorar la información a los pasajeros cuando se produce una incidencia.

Compromiso con la calidad

Iberia cuenta con varios mecanismos de control y seguimiento de la calidad de los procesos y servicios que ofrece, cuya relación se puede resumir en el siguiente gráfico:





Iberia obtiene el certificado de AENOR Marca N de Servicio certificado para la calidad del servicio y gestión de la satisfacción del cliente. En las actividades de medición y seguimiento de la calidad del servicio y de la satisfacción del cliente, comunicación y difusión, tratamiento de las reclamaciones, análisis de las expectativas del cliente y Plan de Calidad

Dicha concesión certifica que Iberia cumple con los requisitos establecidos en el "Reglamento Particular de la Marca AENOR N de Servicio Certificado para la Calidad de Servicio y Gestión de la Satisfacción del Cliente en Empresas Operadoras de Transporte Aéreo de Pasajeros".

Para evaluar el Sistema de Gestión de la Calidad del Servicio y de la Satisfacción del Cliente implantado en Iberia, AENOR realizó en el mes de noviembre una auditoría en las oficinas centrales, así como inspecciones del servicio prestado y visitas a diferentes aeropuertos. De esta manera se ha podido verificar la adecuada medición de la satisfacción de los clientes y de la calidad ofrecida, así como la fiabilidad de los datos y la transparencia en el uso de los mismos.

Esta nueva certificación viene a reforzar y complementar los diversos Sistemas de Gestión certificados ISO implantados en las áreas de la compañía. Todo ello con el objetivo de profundizar el enfoque al cliente de Iberia y la búsqueda de la excelencia en la prestación de los servicios.



• Satisfacción del cliente – Nivel de Calidad Percibida

La satisfacción de los clientes es conocida mediante Encuestas de Calidad Percibida (NCP, Nivel de Calidad Percibida), que miden su valoración respecto a la calidad del servicio recibido, tanto en tierra como en vuelo.

Las encuestas también incluyen un apartado de texto libre para que los clientes indiquen las sugerencias que consideren relevantes.

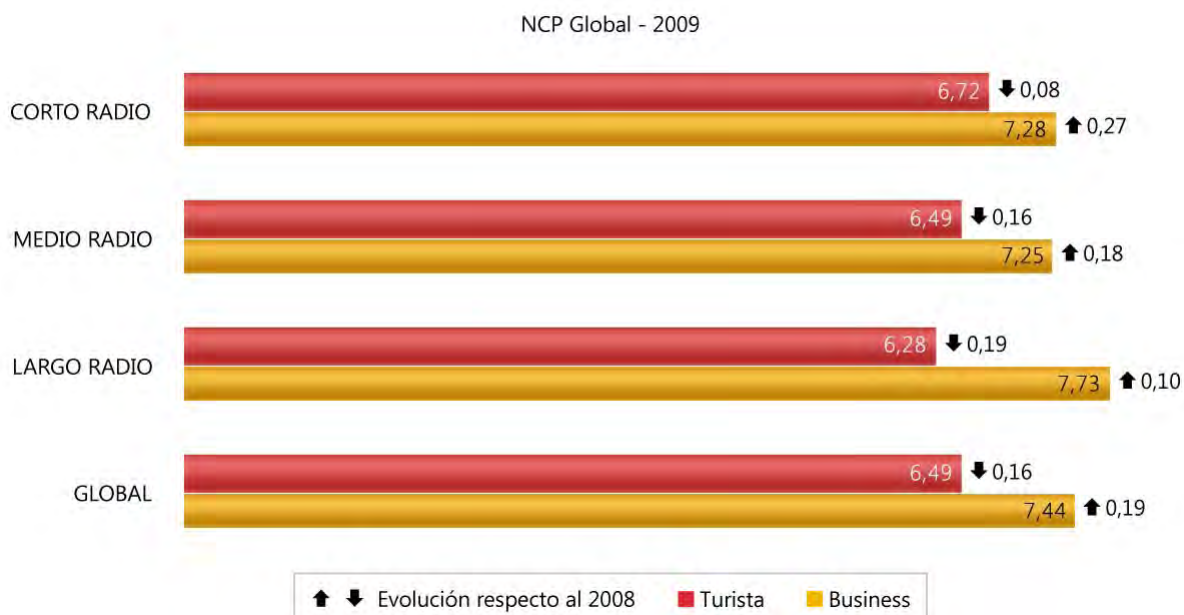
Los resultados, tanto las valoraciones numéricas como las sugerencias, son procesados, codificados y analizados para tomar decisiones respecto a cuáles son los aspectos del servicio que necesitan mejorar.

A lo largo de 2009 se ha consolidado este modelo de obtención de los datos mediante encuestas *online*, con invitaciones personales a los clientes para participar en el estudio, que tiene las siguientes ventajas:

- Entorno de respuesta más reflexivo.
- Rapidez en la obtención de resultados.
- Facilidad para introducir mejoras en el cuestionario.
- Aumento del tamaño de la muestra.
- Evaluación continua de la satisfacción, que elimina la incertidumbre de periodos amplios sin datos.
- Permite la toma de decisiones más adecuadas y un seguimiento más certero de los planes de acción.
- Obtiene información sobre la posición competitiva en relación a otras compañías.
- La información resultante se puede contrastar con la ofrecida por el Sistema de Medida de la Calidad Obtenida.

El tamaño total de la muestra en 2009 ha sido de 34.279 encuestas contestadas, con una tasa de respuesta del 16,3%, y el nivel de satisfacción global alcanzado en 2009 ha sido de un 6,9 sobre 10.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE POR MERCADOS Y CLASES



Durante el año 2009 también se han incorporado al sistema de medida dos nuevos indicadores de satisfacción, el **Índice Neto de Recomendación (INR)** y el **Índice Neto de Fidelización (INF)**. Estos índices se centran en el comportamiento futuro de los clientes, midiendo su propensión a recomendar los servicios de Iberia y a volver a utilizarlos. Al ser índices netos su cálculo tiene en cuenta tanto a los clientes que se declaran "promotores" de la compañía como a los "detractores", permitiendo establecer con mayor precisión el efecto sobre la imagen de la compañía.

La media global en 2009 de ambos índices ha sido de 64,7% para el INR y de 67,7% para el INF.

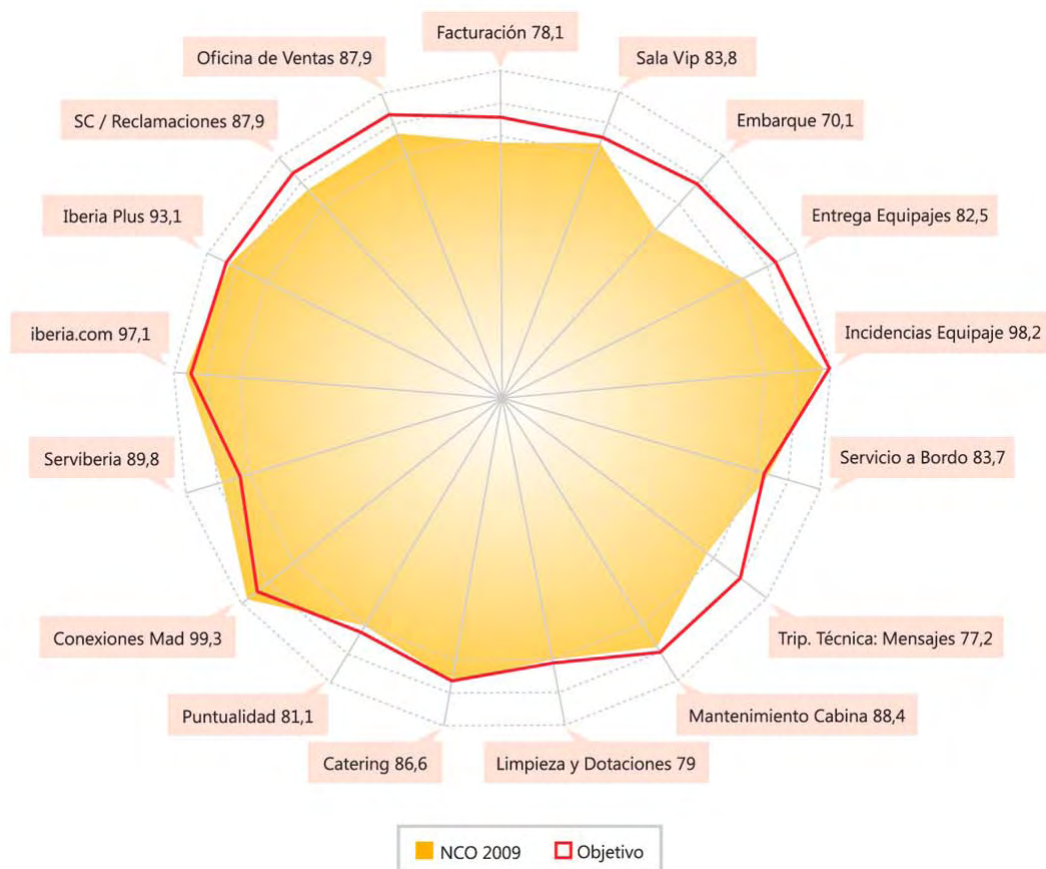
• Nivel de Calidad Obtenida

A través de la medición de los índices NCO (Nivel de Calidad Obtenida), se supervisa el cumplimiento de los estándares de calidad de prestación del servicio establecidos por la compañía.

La metodología establecida permite a los gestores tener acceso *online* a la información relacionada con la calidad del servicio, obtenida a partir de más de 8.500 evaluaciones anuales, que analizan 300 atributos relacionados con el servicio o la atención al cliente.

Como muestra de la información que proporciona, en el gráfico se refleja el resultado de las mediciones **por servicios** con respecto al objetivo establecido.

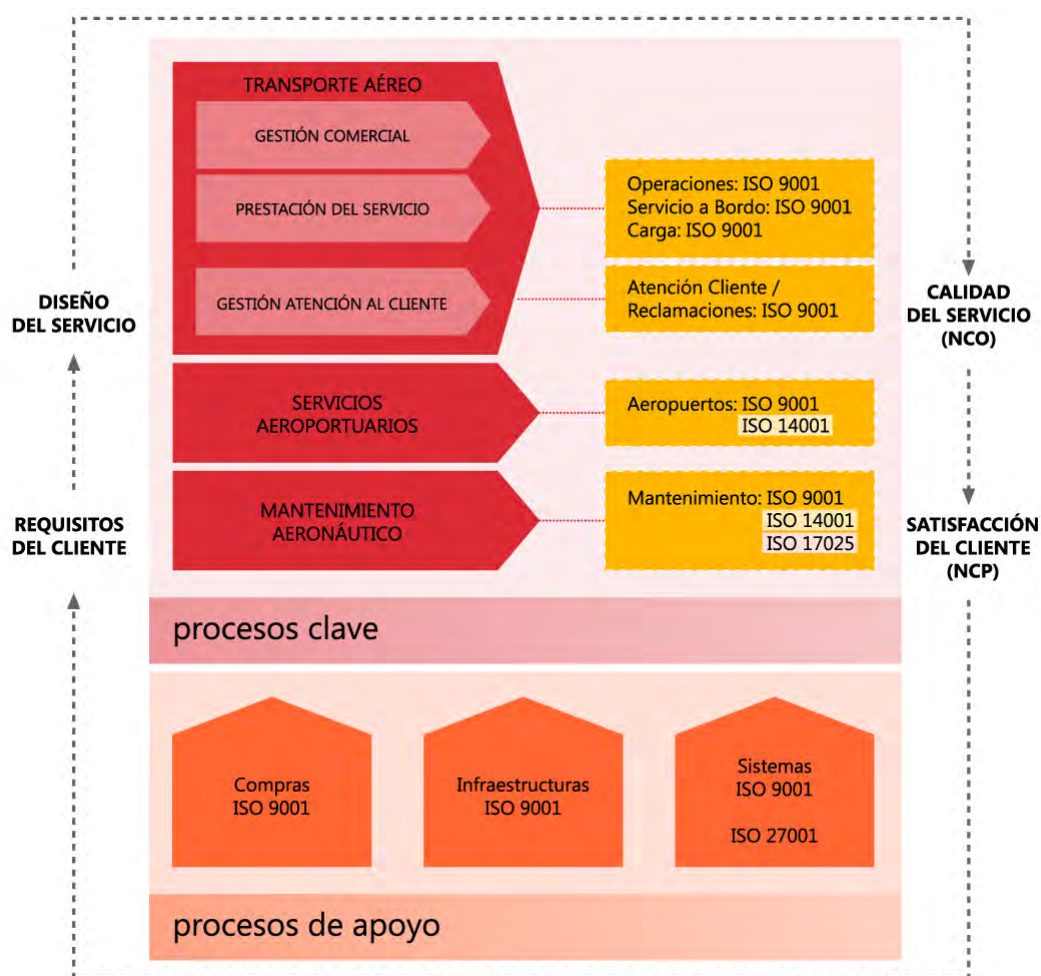
NCO - RESULTADOS 2009 POR SERVICIOS



Para cada uno de ellos, se realiza la medición de los aspectos relacionados con el proceso operativo, la atención/actitud, la imagen, el entorno físico, los tiempos de servicio, y la gama y el estado de los productos o servicios.

• Relación con los Sistemas de Gestión certificados

Los dos sistemas de medida de la calidad, NCP y NCO, forman parte de un modelo general de calidad en la compañía, estructurado de acuerdo al siguiente gráfico de procesos:



• Atención de reclamaciones

Para la compañía, las reclamaciones de los clientes significan una valiosa fuente de información para corregir defectos y alinear el servicio con sus expectativas, y se consideran una oportunidad para satisfacer sus necesidades.

Por ejemplo, en 2009 se ha modificado la información que se proporcionaba a los clientes con respecto a la tarificación de sus teléfonos 807 para cambios en los billetes y gestiones post-venta, e iberia.com ha incorporado la posibilidad de solicitar factura electrónica de los billetes, [e-factura Iberia](#), ambas gestiones en atención a reclamaciones de clientes y asociaciones de consumidores.

Para centralizar la relación con los clientes de toda la red, gestionar el servicio post-venta e informar a toda la organización del feed-back de los clientes, Iberia cuenta con la dirección de Relación Cliente y Calidad, cuyo servicio de gestión de reclamaciones está certificado de acuerdo a la Norma UNE-EN ISO 9001:2008.

Compromiso con la Salud

La compañía incluye en su revista a bordo, Ronda Iberia, una serie de consejos prácticos sobre cómo hacer el viaje más confortable y saludable. Se describen, entre otros, los ejercicios a realizar para prevenir la trombosis venosa profunda, especialmente recomendables para personas con problemas circulatorios en viajes de larga distancia. La Compañía informa también de este síndrome mediante un video que se emite en todos los vuelos de más de tres horas. Se pueden consultar en: www.iberia.com/viajarconiberia/

Todos los productos alimenticios que se sirven a bordo en los diferentes servicios de catering son sometidos a rigurosos controles de sanidad y seguridad. Además, la compañía ofrece diferentes menús de acuerdo a los requerimientos de cada cliente (sin gluten, vegetariano, etc.).

Iberia, en colaboración con CISS-Especial Directivos y Wolters Kluwer, imparte cursos para superar el miedo a viajar en avión, con porcentajes de éxito altísimos. En los más de diez años que se llevan impartiendo estos seminarios el 96% de los participantes han superado el problema. En los seminarios, pilotos de Iberia informan a los asistentes sobre la seguridad aérea y el comportamiento de los aviones, mientras que un grupo de psicólogos enseñan técnicas de relajación.



Iberia facilitó los cambios en los billetes a/desde México, para aquellos clientes que desearan aplazar su viaje o cambiar de destino, debido al brote de **gripe A** en aquel país. La compañía flexibilizó las condiciones de sus tarifas, permitiendo cambios sin ninguna penalización en los billetes adquiridos antes del 26 de abril de 2009, y con fecha prevista de viaje hasta el 27 de julio.

Asimismo, colaboró en todo momento con el Ministerio de Sanidad español dando información sobre la enfermedad y consejos para los viajeros sobre las precauciones que debían tomar en sus viajes a México o a otras zonas afectadas.

Atención a pasajeros con necesidades especiales

Las personas con movilidad reducida (PMR) reciben una asistencia especial y gratuita desde su entrada al aeropuerto de origen hasta que abandonan el aeropuerto de destino. Así, todo pasajero con alguna discapacidad o enfermedad es acompañado hasta el avión y su silla de ruedas, o su perro guía en el caso de los invidentes, viaja a bordo sin gastos suplementarios.

En cumplimiento de la norma CE 1107/06, la responsabilidad de asistir a las PMR, en todos los aeropuertos españoles, recae, desde el 26 de julio de 2008, en AENA como Gestor Aeroportuario, quien a su vez delega este servicio a las empresas o UTEs (Unión Temporal de Empresas) que han resultado adjudicadas en concurso, individualmente, en cada aeropuerto. Iberia colabora de forma activa en este servicio a través de su participación en varias de las principales UTEs adjudicatarias, así como también presta este servicio a todos los pasajeros de otras compañías en los aeropuertos en los que opera como único Agente de Servicios Aeroportuarios.



En los aeropuertos europeos operados por Iberia como línea aérea, en donde también se aplica la norma comunitaria, la responsabilidad de la atención en tierra de los PMR recae también en los Gestores Aeroportuarios correspondientes, mientras que en el resto de aeropuertos de la red fuera del espacio europeo, Iberia realiza el servicio directamente.

Asimismo, Iberia pone a disposición de los pasajeros PMR, en todos los aeropuertos de la red, documentación con la información esencial sobre sus derechos y obligaciones en formatos accesibles a cualquier tipo de discapacidad. Los contenidos de www.iberia.com también se actualizan periódicamente siguiendo directrices de la WAI (Web Accessibility Initiative).



En 2009, se han incorporado nuevas funcionalidades para los clientes en Iberia.com, con el fin de dotar a la página de **mayor accesibilidad**:

- Se ha tenido en cuenta a las personas con algún tipo de discapacidad visual para que el proceso de compra sea posible para ellas.
- Se han simplificado los pasos necesarios para realizar una compra: Ahora se hace en tres pasos cuando antes eran necesarios 6 pasos.
- Se ha creado la posibilidad de que las familias numerosas puedan acceder a la subvención de forma online.
- Se ha habilitado la posibilidad de que personas con algún tipo de necesidad de asistencia en el aeropuerto lo puedan indicar durante su reserva.



De la misma forma, los menores que viajan sin compañía de un adulto (UM) son acompañados en todo momento por personal de la compañía y tratados con especial cuidado. Es un servicio que ofrece Iberia a aquellos pasajeros comprendidos entre los 5 y 17 años cumplidos, siempre que haya sido expresamente solicitado por los padres o tutores.

En el tratamiento de este tipo de pasajeros menores de edad, Iberia toma todas las medidas necesarias para que dichos menores en ningún momento permanezcan sin custodia, desde la entrega a la compañía por parte de sus familiares o responsables, hasta la entrega a las personas que se hagan cargo del mismo a su llegada.

Innovación orientada al pasajero

Iberia se ha destacado a lo largo de su historia por ser pionera en trasladar a sus clientes cuantas mejoras le ofrecen las nuevas tecnologías para su mayor comodidad y ahorro de tiempo: billetes electrónicos, facturación *online* a través de Iberia.com, máquinas de *auto check-in* en los aeropuertos, una de las flotas más modernas del mercado y una clase Business Plus y salas VIP con el más alto nivel en prestaciones.



Por ejemplo, en 2009, la compañía ha puesto en marcha la posibilidad de descargar la tarjeta de embarque al teléfono móvil o PDA, y embarcar con el dispositivo móvil en 8 aeropuertos de la red, entre ellos Madrid y Barcelona. Para una identificación eficaz solo es necesario aproximar el móvil o PDA al lector de tarjetas de embarque móviles con la imagen en la pantalla, y esperar unos segundos a que la identificación sea positiva. Iberia es la primera compañía española en ofrecer esta posibilidad a sus clientes.

4.2 Los clientes de Iberia Cargo

Iberia Cargo pone a disposición de sus clientes la oferta disponible en las bodegas de los aviones de Iberia. Aplicando la tecnología más avanzada, con iberia-cargo.com como plataforma de comercio electrónico, ofrece un servicio moderno, ágil, eficaz y seguro, garantizando a sus clientes el transporte de sus mercancías. Actualmente da servicio a más de 100 compañías.



Durante el año 2009, Iberia ha continuado liderando el **proyecto e-FREIGHT** de IATA, cuyo principal objetivo es la supresión de la mayoría de la documentación de papel que se utiliza en la gestión de carga aérea, incluyendo el contrato de transporte o AirWayBill (AWB). Este proyecto, que elimina la necesidad de enviar los 13 documentos en papel de que consta cada pedido, dinamizando los procesos, mejorando la velocidad y fiabilidad, y abaratando costes, implica a todos los protagonistas de la industria: transportistas, transitarios, agentes de servicios en tierra, expedidores y autoridades aduaneras.

Iberia e IATA han iniciado una nueva etapa en el proyecto, aún en fase de desarrollo, poniendo en marcha el sistema de documentación electrónica de carga en cinco destinos: Ámsterdam, Estocolmo, Francfort, Londres y Madrid. Se espera que en los próximos meses se incorporen los destinos a Canarias y Estados Unidos.

4.3 Los clientes de Iberia Mantenimiento

Iberia Mantenimiento es la primera empresa de España en reparación, alta tecnología y modificación de aviones, y la novena empresa a nivel mundial. Da servicio a la flota de Iberia y también a más de 100 clientes de todo el mundo, entre otros: compañías aéreas de todos los continentes, fabricantes de aviones y motores, apoyo logístico y soluciones operacionales a las Fuerzas Aéreas españolas, servicios de mantenimiento completos para todos los aviones de transporte de personalidades españolas y para otros tipos de aviones militares.



Está certificada por agencias nacionales e internacionales, entre ellas, Aviación Civil Española, Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la Federal Aviation Administration de Estados Unidos (FAA).

La gran mayoría de las mejoras y desarrollos llevados a cabo en el área de mantenimiento son innovaciones pioneras a nivel nacional y en algunos casos también a nivel internacional, orientadas al servicio proporcionado tanto a los aviones propios como a terceros.

Como ya se ha comentado en capítulos previos de esta Memoria, uno de los proyectos más importantes que se están llevando a cabo es la construcción, junto al *Consorci de la Zona Franca de Barcelona* (CZFB), de un **Hangar en el Aeropuerto de El Prat de Barcelona**. Esta infraestructura se dedicará, en buena parte, al mantenimiento de aviones de terceras compañías que contraten estos servicios, con capacidad para los aviones más grandes, lo que contribuirá al desarrollo del *hub* Barcelona en las rutas de largo recorrido desde El Prat.

4.4 Los clientes de Iberia Airport Services

Iberia Airport Services es el primer operador de asistencia en tierra de pasajeros y aviones en España, con presencia en casi todos los aeropuertos españoles y más de 80 años de experiencia. Dispone del mayor parque móvil de España con más de 8.000 equipos de asistencia y con una plantilla de 7.926 profesionales.



Además, es la única empresa española que ofrece a sus clientes un servicio global, atendiendo a 228 compañías aéreas, cerca de 74 millones de pasajeros y 380.000 aviones.



A lo largo de 2009 el proyecto más relevante e innovador, reconocido por organismos externos como tal, ha sido la consolidación de la herramienta para la Gestión de Escalas *GAUDÍ - Gestión de Aeropuertos Unificada Desarrollo Integral* -, cuyas principales características son:

- Gestiona de manera automatizada la planificación de tareas, definición de los turnos necesarios, asignación de recursos a esos turnos y las continuas actualizaciones.
- Asigna en tiempo real las tareas de los trabajadores utilizando, entre otras variables, la distancia física que separa el lugar donde se realiza una tarea para la asignación de la siguiente, o en el caso de rampa la localización del vehículo más próximo mediante GPS.
- Monitoriza el estado de los servicios y la actualización de los registros a través de dispositivos portátiles.

Dada la complejidad operativa del negocio, el servicio proporcionado utilizando esta herramienta es mucho más eficiente, puntual, fiable y satisfactorio para los clientes.

4.5 Garantías para todos nuestros clientes

Ética publicitaria

Iberia pertenece a la Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial (Autocontrol). Con ello, asume el compromiso ético de ejercer responsablemente la libertad de comunicación comercial y contribuye a fortalecer la autorregulación publicitaria como medio para asegurar el respeto de los derechos de los consumidores y competidores, según el certificado emitido por la Asociación para la compañía en 2009.



La seguridad

Iberia tiene una amplia y demostrada experiencia en la seguridad de todas sus operaciones, tanto en vuelo como en tierra. La compañía cuenta con sistemas de aseguramiento que regulan la operación y el mantenimiento aeronáuticos de acuerdo a las normativas internacionales EASA y FAA.

Iberia tiene certificado su Sistema de Gestión de Seguridad y Calidad Operacional según los estándares IATA's Operacional Safety Audit (IOSA), siendo objeto de auditorías anuales, en las que se ponen de manifiesto la fortaleza de los controles existentes en la compañía.



Además, Iberia mantiene un programa de seguros muy amplio mediante pólizas contratadas con aseguradoras españolas de primer nivel y un reaseguro de máxima solvencia en los mercados internacionales para garantizar que los niveles de cobertura responden a las mejores prácticas del mercado de transporte aéreo, superando en todo caso los requisitos exigidos por la Ley Española de Navegación Aérea y los Convenios Internacionales.

A destacar en 2009, gracias al grupo de trabajo que se constituyó en 2007 liderado por la dirección general de Aeropuertos y con la participación de distintas direcciones de la compañía, se han mejorado considerablemente los indicadores de seguridad en las actividades de tierra de Iberia, en particular en cuanto a la prevención de golpes a las aeronaves y la custodia de la carga, tanto de equipajes en bodega como de mercancías peligrosas.

Las certificaciones de calidad

En la actualidad, la compañía cuenta con la mayor parte de sus áreas certificadas de acuerdo a los requisitos establecidos por la Norma UNE-EN ISO 9001:2008, que incluyen indicadores de calidad específicos relacionados con los procesos de las distintas actividades, controlados internamente con una periodicidad adecuada, como ya se ha descrito en el apartado 4.1.

Áreas certificadas en materia de Calidad
Aeropuertos
Carga
Compras
Infraestructura
Mantenimiento e Ingeniería
Operaciones vuelo
Servicio a Bordo
Sistemas
Servicio al Cliente / Reclamaciones

Actualmente, Iberia cuenta con 28 personas de diversas áreas de la compañía que se encuentran cualificadas como auditores internos de sistemas de gestión certificados. A lo largo del 2009 se han llevado a cabo 32 auditorías internas de calidad, con el fin de contrastar y asegurar la mejora continua.

Fruto de las auditorías realizadas durante el año y de los análisis permanentes que se efectúan, se han identificado 566 acciones de mejora que a su vez son objeto de seguimiento en las áreas certificadas, con el objetivo de mejorar los procesos y la satisfacción de los clientes, tanto internos como externos.

En cuanto a la formación relacionada con la calidad, se encuentran los cursos de preparación para la realización de auditorías, medición de satisfacción del cliente y gestión eficaz de las quejas y reclamaciones de los clientes. Además, con el fin de mejorar la cualificación de los auditores internos y para su contribución al mantenimiento, mejora y gestión de los diferentes Sistemas de Gestión de Calidad implantados en la compañía, a lo largo de 2008 realizaron el prestigioso curso *Experto Europeo en Gestión de la Calidad*, impartido por la Asociación Española para la Calidad - AEC.



5. ACCIONISTAS

En el presente apartado se incluye un resumen del desarrollo de los negocios de Iberia en 2009, así como una descripción de los sistemas de gestión establecidos por la compañía para generar confianza y agregar valor para los accionistas en aspectos relacionados con la responsabilidad corporativa.

Si el lector desea una información detallada de los resultados económicos de la compañía o de las empresas del Grupo, puede consultar los Informes Anuales de Gestión y de Gobierno Corporativo que acompañan a esta Memoria de Responsabilidad y que también se pueden descargar en <http://grupo.iberia.es>

5.1 Desarrollo de los negocios de Iberia en 2009

Plan 2012

Con el fin de hacer frente a la crisis económica, a la caída de ingresos, a la reducción de la demanda y las pérdidas económicas, y ante la negativa evolución del entorno que impidió que las medidas de contingencia aplicadas fueran suficientes, el Consejo de Administración de Iberia aprobó en octubre de 2009 un nuevo Plan Estratégico, el "Plan 2012".

Este Plan, cuyo objetivo es asegurar la viabilidad de la empresa y volver a los beneficios, contiene medidas de generación de ingresos, ahorro y eficiencia de costes, mejora del servicio, y un cambio de modelo de explotación en las rutas de corto y medio radio.

Más información en el Informe de Gestión 2009.

Avances en la fusión British Airways - Iberia:

El 12 de noviembre Iberia y British Airways firmaron un MoU (Memorandum of Understanding) para una fusión entre iguales, que está previsto se convierta en definitiva a lo largo de 2010.

Los Consejos de Administración consideran que los principales beneficios de la fusión para sus futuros accionistas serán, entre otros:

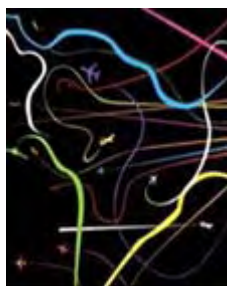
- Mejora de la posición estratégica en el sector de la aviación mundial:
 - Red altamente complementaria, que combina la fuerte presencia de British Airways en América del Norte, Asia-Pacífico y África, con el liderazgo de Iberia en América Latina. El Grupo ofrecerá a los clientes conexiones a 205 destinos y reforzará la alianza **oneworld**, a la que ambas aerolíneas pertenecen.
 - Mayor tamaño y capacidad de competir con las principales compañías aéreas y de participar en futuros procesos de consolidación del sector.
- Mayor capacidad de inversión y de mejora en nuevos productos y servicios, así como de reducción de costes.
- Gran potencial de crecimiento en el futuro, al optimizar los dos *hubs* de Madrid y Londres.

Más información en el Informe de Gestión 2009 y en www.cnmv.es

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías:

A pesar de las dificultades del mercado durante 2009, la compañía ha incorporado un nuevo destino a su oferta, Zagreb, aumentando la frecuencia de sus vuelos a Milán, Caracas, Lima, Buenos Aires, Bogotá, La Habana y Quito, y ofreciendo los destinos de Sofía y Sidney a través de acuerdos de código compartido con Bulgaria Air y Qantas, respectivamente.





Iberia y Latinoamérica

Iberia firmó en 2009 un acuerdo con GOL, la segunda aerolínea más importante de Brasil, para acceder a todo el mercado brasileño.

Por tanto, la oferta de la compañía en Brasil se ha incrementado en 13 destinos, que se añaden a los vuelos operados directamente a Sao Paulo y Río de Janeiro: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguazú, Goiânia, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Salvador y Vitória.

En cuanto al negocio de carga, Iberia, con el fin de mejorar su presencia en el centro y este de Europa, eligió en 2009 a **North Air Logistics** como agente general de ventas y servicios de carga en República Checa, Croacia, Hungría, Polonia, Eslovaquia, Rumania, Grecia, Dinamarca, Suecia, Noruega y Finlandia. Con este acuerdo, la empresa North Air Logistics, una organización profesional y de reconocido prestigio en el sector, proporcionará un completo servicio de atención al cliente y soporte para *Iberia Cargo* en estos países, y su extensa red de oficinas ayudará a Iberia a crecer en esos mercados.

Mantenimiento de aeronaves, motores y componentes:

La estrategia de especializarse en actividades que aporten valor añadido, adoptada por el negocio de mantenimiento de Iberia en los últimos años para captar nuevos clientes, está teniendo como resultado un crecimiento muy significativo, que en 2009 se ha visto reflejado en los siguientes contratos y acuerdos comerciales:

Tipo de contrato / acuerdo	Nuevos Clientes
Mantenimiento de motores	Fedex, Yakutia Airlines, Blue Dart Aviation Ltd., Xiamen Airlines
Mantenimiento de componentes	Finnair Technical Services, SR Technics
Mantenimiento integral (aeronaves, motores y componentes)	SAS, DHL



Servicios aeroportuarios

El negocio de asistencia en tierra de Iberia continúa adoptando medidas para aumentar su competitividad, fidelizar a sus clientes y atraer nuevas oportunidades para su desarrollo. A lo largo de 2009, *Iberia Airport Services* ha conseguido varios nuevos contratos de asistencia tanto en rampa como en pasaje, con las compañías y en los aeropuertos que se detallan el cuadro adjunto:

Compañía	Aeropuerto	Asistencia
ANDALUS BLUE WINGS CIMBER AIR A/S DELTA DUBROVNIK DUTCH AIR CARGO FLYBE FLYGOBESPAN	Gerona / Reus Todos los Aeropuertos Alicante / Palma de Mallorca Valencia Madrid Madrid Reus Madrid	Pasajeros y Rampa
JET 4 YOU	Barcelona	Pasajeros
LLC NORWIND MED AIRWAYS MEXICANA MINT AIRWAYS	Palma / Tenerife Sur / Tenerife Norte Ibiza Madrid Todos los Aeropuertos	Pasajeros y Rampa
PEGASUS AIRLINES	Madrid	Pasajeros
PIRINAIR EXPRESS SANTA BÁRBARA SIBIR AIRLINES SKY EXPRESS	Zaragoza Madrid Madrid Palma de Mallorca	Pasajeros y Rampa
SMARTWINGS	Madrid	Pasajeros
TRANSAVIA DENMARK	Palma de Mallorca / Tenerife Sur	Pasajeros y Rampa
VUELING	Alicante / Bilbao	Rampa
VUELING	Barcelona	Pasaje
VUELING WHITE AIRWAYS	Málaga / Granada / Ibiza / Coruña / Las Palmas Mahón / Oviedo / Santiago / Tenerife Norte y Sur Vigo / Palma de Mallorca Palma de Mallorca	Pasajeros y Rampa

5.2 Gestión de Riesgos

Iberia tiene en cuenta cualquier hecho potencial que pueda afectar a la consecución de sus objetivos. La compañía ha desarrollado un completo Sistema de Gestión de Riesgos, mediante el cual se identifican, valoran y controlan de forma sistematizada todos los riesgos, sobre el que se informa en *el Apartado D del Informe Anual de Gobierno Corporativo*.

De acuerdo a su Política de Responsabilidad Corporativa (ver Capítulo 1 de esta Memoria), Iberia adopta un enfoque de anticipación para asegurar la sostenibilidad de sus actuaciones, a través de la gestión integral de los siguientes riesgos, que forman parte del Mapa de Riesgos de la compañía:



- **Reputacionales:** riesgos derivados de la percepción que puedan tener los distintos grupos de interés de las actuaciones de la compañía en el desarrollo de sus actividades como empresa.
- **Ambientales:** riesgos derivados del cumplimiento de la legislación medioambiental vigente y de nuevas regulaciones que puedan afectar a la compañía, como el comercio de emisiones.
- **Sociales:** riesgos relacionados con aspectos como la competitividad de los distintos colectivos profesionales de la compañía, la atracción y retención del talento, y la salud laboral de los trabajadores.

Además, Iberia cuenta con varias áreas específicas dedicadas a la gestión de los riesgos de sostenibilidad, que tienen establecidos diversos controles que se detallan en los diferentes apartados de esta Memoria.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo de Administración es informada periódicamente del Mapa de Riesgos y de las acciones en materia de Responsabilidad Corporativa.

Iberia ha participado en el grupo de trabajo español para la normalización de la Guía ISO 31.000 sobre Gestión de Riesgos, que se ha publicado en diciembre de 2009.

5.3 Políticas de prevención del fraude y lucha contra la corrupción

Los diversos sistemas de control interno de la empresa, control presupuestario, control de gestión y auditoría interna, tienen en cuenta los riesgos de fraude y están configurados para detectarlos, ya sea a nivel externo o interno.

Iberia desarrolla procedimientos de prevención del fraude en documentos de transporte desde 1991, y tiene especial atención, en la actualidad, a las operaciones realizadas mediante tarjetas de crédito.

La compañía cuenta con los Comités de Seguridad y de Prevención del Fraude, en los que se coordinan las medidas de prevención y se estudian los casos que se pudieran producir, tanto de fraude como de otras posibles conductas poco éticas o delictivas.

El plan anual de auditorías internas de la compañía contempla análisis de todas las unidades de negocio y realiza controles selectivos de la organización territorial de la compañía, tomando en consideración estos riesgos entre sus verificaciones.

Además, Iberia forma parte del **Foro Tributario de Grandes Empresas**, creado en 2009 como órgano de encuentro y colaboración entre las principales compañías españolas y el Ministerio de Economía y Hacienda, cuyo objetivo es acordar un código de buenas prácticas para el tratamiento fiscal de las operaciones complejas que evitará conflictos fiscales.

5.4 Buen Gobierno

La estructura y funcionamiento de los órganos sociales de Iberia están inspirados en las últimas normas y recomendaciones aprobadas en materia de Gobierno Corporativo. Como empresa cotizada, Iberia tiene en cuenta las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno en sus prácticas e informes de Gobierno Corporativo.



La compañía establece múltiples mecanismos para asegurar la ética empresarial y el buen gobierno de la sociedad. Entre ellas, se encuentran:

- Reglamento del Consejo de Administración.
- Reglamento de la Junta General de Accionistas.
- Estatutos Sociales.
- Reglamento Interno de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.
- Reglamento de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores.
- Normativa de Auditoría Interna.
- Estatuto del personal Directivo.
- Convenios Colectivos y Comités de Empresa.
- Evaluaciones del desempeño.
- Buzones de sugerencias en la Intranet / Extranet (IBPróxima), con la posibilidad de su envío de forma anónima.
- Guía Ética para la aplicación de los principios del Pacto Mundial en IB, novedad en 2008-09.

La información detallada de Gobierno Corporativo puede ser consultada a través de la página <http://grupo.iberia.es/>.

5.5 Gestión de la innovación

Iberia se apoya en la gestión por proyectos para la consecución de los objetivos del Plan Estratégico en vigor, y, a largo plazo, para lograr el cambio, clave para el desarrollo económico de la empresa, la satisfacción de sus clientes y el desarrollo profesional de sus trabajadores.

Por tanto, cualquier proyecto orientado a la mejora de los procesos, ahorro de recursos y calidad de los servicios y productos desarrollados, es, para Iberia, un proyecto innovador.

La complejidad del transporte aéreo hace imprescindible plantear los proyectos de innovación con un enfoque multidisciplinar en donde están involucradas, en función de cada proyecto, diferentes áreas de la compañía y, como consecuencia, se refuerza la colaboración entre equipos de trabajo y la orientación al cliente final.



Anualmente, Iberia lleva a cabo decenas de proyectos con estas características, y, además, gran parte de ellos son reconocidos como innovadores mediante certificaciones o evaluaciones independientes, de distintos organismos oficiales, tanto nacionales como internacionales.



En lo que se refiere a la responsabilidad corporativa, la innovación en Iberia contribuye a:

- La generación de satisfacción y valor añadido para nuestros grupos de interés.
- El desarrollo sostenible, mediante la eficiencia en la utilización de recursos: muchos proyectos van encaminados al ahorro de agua, papel y combustible, entre otros aspectos.
- La obtención de ventajas competitivas en el desarrollo de los negocios.



La **Fundación Cotec**, en su informe “Casos de valoración de la I+D empresarial” de 2009, en el que analizaba diez casos de compañías de sectores y tamaños muy diferentes que compartían el éxito conseguido gracias a un proyecto innovador, seleccionó como ejemplo un proyecto de innovación con el que Iberia consiguió reducir costes, reforzar la seguridad del personal y minimizar el impacto ambiental. Se trata del proyecto de mejora **Línea automatizada de limpieza de motores**, por el que se creó un proceso que da servicio también a otros operadores.

5.6 Gestión de la marca

Las inversiones de la compañía en comunicación, marketing y patrocinio están alineadas con la estrategia establecida por la empresa, y el análisis de su rentabilidad se realiza con la periodicidad adecuada y según procedimientos de control establecidos.

Iberia realiza un seguimiento permanente de las mejores prácticas del mercado en *branding*, para incorporar en sus procesos de toma de decisiones todas aquéllas que se encuentren alineadas con el Plan Estratégico de la compañía.

Así, la marca se diversifica para identificar los negocios – Iberia Mantenimiento, Iberia Airport Services e Iberia Cargo –, los canales de venta y de servicio – Iberia.com, Serviberia – y el programa de fidelización – Iberia Plus –.



En el año 2009 el negocio de asistencia en tierra ha cambiado el nombre de su marca comercial, de *Iberia Handling* a **IBERIA AIRPORT SERVICES**, para cumplir con los siguientes objetivos:

- Reflejar mejor la actividad a la que se refiere
- Facilitar la identificación de la marca a los potenciales clientes de la compañía
- Transmitir modernidad, vocación de servicio y compromiso de adaptación al cambio

La aplicación del logo y marca se realizó de manera paulatina en varias fases, solicitando y agradeciendo la colaboración de los empleados.

En 1991, Iberia fue la primera compañía aérea europea que puso en marcha un programa internacional de viajeros frecuentes para premiar su confianza en la compañía, **Iberia Plus**, que actualmente cuenta con cerca de 4 millones de titulares en 230 países de todo el mundo y con más de 90 compañías asociadas. A través de este programa de puntos, la marca Iberia ha trascendido el sector del transporte aéreo, colaborando con otros sectores, fundamentalmente los relacionados con el ocio y el turismo; y las fronteras de los mercados servidos por la compañía, llegando a todo el mundo a través de la alianza **oneworld**.



Una de las incorporaciones más importantes al programa Iberia Plus en 2009 ha sido la de la nueva **Vueling**, después de su fusión con Clickair. Vueling figura entre las marcas con mejor percepción en el mercado español, según la encuesta Coolest & Gaps realizada por la consultora de marketing estratégico Allegro234, que valoró lo que transmite a sus clientes y la "experiencia de la marca", es decir, los servicios asociados, la atención al cliente, la unidad de la oferta y la relación calidad – precio.



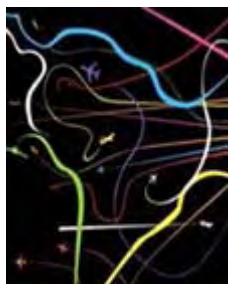
Según un estudio de *IdeaWorks* publicado por The Economist, en el que se comparan los programas de viajeros frecuentes de diez de las mayores compañías aéreas europeas y americanas, **Iberia Plus es el programa de fidelización que mejor premia a sus clientes.**

Los clientes de Iberia son los que más fácilmente pueden elegir el vuelo gratis que desean para canjear sus puntos: en un 83 por ciento de los casos el cliente consigue plaza en el vuelo y fecha deseado. El porcentaje más alto del ranking y casi 20 puntos porcentuales más que su competidor más cercano.

Iberia.com es la web de origen español con mayor volumen de ventas, dispone de 44 versiones diferentes para otros tantos países de África, América, Europa y Oriente Medio, y está traducida en 7 idiomas.

Según *Market Monitor Travel*, una herramienta diseñada por Havas Digital, Iberia.com fue una de las marcas más relevantes en el ranking de empresas de viajes online realizado en 2009 en España. Los índices se calculan en base a la combinación de datos de audiencia del site, valoración de marca, experiencia y posicionamiento en buscadores.

Por su parte, **la alianza oneworld** y las aerolíneas que la componen basan su estrategia de marca en la globalidad de la oferta a sus clientes, con tarifas especiales para dar la vuelta al mundo.



Iberia y Latinoamérica

oneworld es la alianza aérea global líder en Latinoamérica: además de contar entre sus socios con LAN y Mexicana, Iberia encabeza la oferta de vuelos desde Europa y American Airlines lidera el tráfico con Estados Unidos.

En cuanto a la valoración de la marca, Iberia considera que su estimación a través de estudios externos ofrece mayores garantías de imparcialidad:

- Según el Informe **Top 50 Valor de Marcas Españolas** elaborado por las consultoras **Brand Finance y Coleman CBX** y publicado en marzo de 2009, Iberia se encuentra en el puesto 26, con un valor de marca de 687 millones de USD, la primera del sector Turismo y Viajes, con un rating de potencial y riesgo de marca aceptable.
- Según el Ranking por valor de marca del estudio **Mejores Marcas Españolas 2009**, elaborado por **Interbrand** y publicado en noviembre de 2009, Iberia se sitúa en el puesto 16 con una valoración de 324 millones de €.

Las diferencias de valoración se deben a la utilización de diferentes métodos de medición.

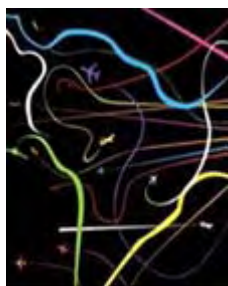
Desde el año 2003, Iberia participa activamente con la **Asociación de Marcas Renombradas Españolas, AMRE** (www.marcasrenombradas.com), que cuenta con más de 70 marcas destacadas españolas, líderes en distintos sectores, con sostenida implantación internacional y vocación de permanencia en los mercados exteriores, las cuales se han unido con el fin de trabajar en el desarrollo, la defensa y la promoción de las marcas españolas.

Con la ayuda de AMRE, la consultora americana **Brand Keys** ha presentado el índice CLEI, el primer Índice de Fidelidad y Compromiso con las marcas españolas, basándose en la opinión de los consumidores, entre las que destaca Iberia en el sector de las aerolíneas.



En el año 2009, Iberia y el **Ministerio de Industria, Turismo y Comercio** llegaron a un acuerdo para promocionar conjuntamente la imagen de España en el exterior, mediante una campaña de publicidad conjunta y la participación de Iberia en ferias turísticas, jornadas profesionales y congresos organizados por Turespaña. Por su parte, la aerolínea facilitará el transporte aéreo hacia España, con carácter promocional, de periodistas internacionales, operadores turísticos y agentes de viajes.

Asimismo, Iberia promociona periódicamente, en sus vuelos y salas VIP, productos gastronómicos y vinos españoles con Denominación de Origen (DO) o Indicación Geográfica Protegida (IGP). En 2009 ha dado a conocer la gastronomía cántabra, en colaboración con el Grupo Sodercan, Sociedad para el desarrollo regional de Cantabria; y el aceite de oliva orgánico andaluz, realizado bajo los criterios de la agricultura ecológica y a partir de las mejores aceitunas de pequeños productores.



Iberia y Latinoamérica

Según el estudio *KAR* (Key Audience Research) realizado en 2009, que pulsa la situación económica y mide la reputación corporativa y la responsabilidad social de las empresas españolas, así como su relación con los grupos de interés a través de una encuesta de Ipsos a políticos, analistas, académicos, líderes empresariales y periodistas, Iberia fue elegida como **una de las 5 empresas con mayor sensibilidad hacia Latinoamérica**, junto a Telefónica, Santander, BBVA y Repsol.

De hecho, Iberia opera más de 100 vuelos semanales a 17 ciudades de Latinoamérica, lo que la convierte en la aerolínea que más conexiones ofrece desde Europa.

Iberia, a través de su negocio de Carga, forma parte del **Club de Exportadores e Inversores Españoles**, que defiende los intereses de las empresas españolas en el reto de internacionalización de su actividad. www.clubexportadores.org

6. PROVEEDORES

Iberia considera a sus proveedores como un grupo de interés estratégico en su cadena de valor, para obtener productos y servicios que cumplan con los estándares de calidad, seguridad y medio ambiente que define la compañía.

Además, Iberia mantiene su compromiso con la sociedad de demandar prácticas responsables a sus proveedores. Así, durante el año 2009, Iberia, junto a las empresas *Caja Navarra, Carrefour, Iberdrola, Pascual, Repsol y Telefónica*, ha seguido colaborando en el **grupo de trabajo para analizar el papel del departamento de compras en el desarrollo y consolidación de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE)** y extender las políticas responsables a sus suministradores.

La iniciativa de extender la RSE a los proveedores se ha puesto en marcha desde la Asociación Española de Responsables de Compras (AERCE), que agrupa a más de 2.000 empresas españolas.

Este grupo de trabajo tiene la convicción de que la RSE no será posible si no se disemina la cultura de la responsabilidad social como generadora de valor en la cadena de suministro. El 75% del gasto de las grandes empresas se gestiona desde el departamento de compras, por lo que la transmisión de la responsabilidad social a sus proveedores – generalmente PYMES – recae, en buena medida, en los departamentos de compras.

Desde este grupo de trabajo se está poniendo de relieve tanto el beneficio reputacional que obtienen las grandes compañías al reducir riesgos mediante una gestión de compras responsable, como el que obtienen las PYMES al estrechar lazos de confianza con las grandes compañías que son sus clientes.



6.1 Sistema de Gestión de Compras

La gestión de compras y contrataciones de Iberia está orientada a la consecución de los objetivos de la compañía, regulada por normativa y procedimientos internos establecidos, y guiada por los siguientes principios generales:

- **Satisfacción del cliente interno:** El objetivo de la gestión de compras es conseguir la mejor alternativa de aprovisionamiento para el cliente interno optimizando el binomio calidad servicio – coste total, guiándose por la racionalidad económica y por la transparencia en la gestión. La compañía utiliza los sistemas de información y seguimiento de las compras de forma homogénea y sistematizada, para facilitar la evaluación del cumplimiento de este objetivo.
- **Cumplimiento de la legislación:** Iberia solo homologa como proveedores potenciales de la compañía a aquellos que cumplen con las normativas vigentes en materia de calidad, seguridad e higiene, laboral, medio ambiente, fiscal, etc.

- **Libre concurrencia:** Se promueve la concurrencia de ofertas de los distintos proveedores, accediendo a las bases de datos de proveedores potenciales, actuales o históricos de Iberia, de los socios y aliados comerciales y de los diferentes mercados virtuales (*Marketplaces*) en los que Iberia participa. La determinación de las condiciones no puede basarse en marcas ni modelos concretos.
- **Transparencia y Confidencialidad:** Para cualquier gestión de compra/contratación se debe disponer de un mínimo de tres ofertas. Además Iberia dispone de herramientas de negociación electrónica que garantizan estos principios. La información interna sobre los proveedores y los contratos es tratada con absoluta confidencialidad.
- **Cautela:** La compañía toma las medidas necesarias de prudencia, diligencia y protección cuando exista cualquier tipo de vinculación entre un empleado de la compañía y la Sociedad o Persona Física que esté optando a una contratación, sobre todo en lo que se refiere a la negociación y a la elección del proveedor.

La dirección de Compras de Iberia tiene certificado su Sistema de Gestión de la Calidad según la Norma ISO 9001:2008, pionero en España por incorporar la satisfacción del cliente interno en sus procedimientos.

En su sistema de Calidad está incluido el procedimiento para el tratamiento de las reclamaciones de los clientes internos como consecuencia de las incidencias en el servicio prestado. Para gestionar el seguimiento de los proveedores de manera centralizada y agilizar la resolución de las incidencias, desde el año 2008 existe un **Portal de las Incidencias en Compras** que canaliza las reclamaciones de los clientes. Desde IBPróxima cualquier usuario interno, de una forma rápida y sencilla, puede comunicar las incidencias que se produzcan en el desarrollo de un contrato, en el suministro de un pedido, o en la realización de un servicio.

6.2 Compras responsables

Iberia tiene, en todo su ámbito de negocio, distintos tipos de proveedores y riesgos que debe tratar de distinta forma para lograr la calidad de servicio que el cliente exige. La **selección de los proveedores**, y en especial los que son críticos, es de suma importancia a la hora de la búsqueda de los mejores resultados. Por definición, son críticos los proveedores que inciden en la realización y resultados del proceso principal, y aquéllos cuyo producto o servicio recae en la calidad que perciben los clientes.

La dirección de Compras y Servicios de la compañía mantiene actualizada una base de datos exhaustiva de todos los proveedores de Iberia. En igualdad de condiciones, siempre se favorece a aquellos proveedores que dispongan de certificaciones con respecto a la protección de los derechos humanos, de medio ambiente y de calidad.



Iberia también integra el fomento de la ética y de las buenas prácticas ambientales en las relaciones habituales con sus proveedores. Así, en el **proceso de contratación**, tanto en el pliego de condiciones como en el propio contrato, incorpora, entre otras, cláusulas relativas a:

- ☒ Confidencialidad
- ☒ Propiedad industrial
- ☒ Protección de datos
- ☒ Compromiso laboral
- ☒ Compromiso medioambiental
- ☒ Pacto Mundial de las Naciones Unidas
- ☒ Adicionalmente, en el caso de los proveedores de servicios de seguridad y vigilancia, las empresas adjudicatarias se comprometen también a imponer límites sobre el uso de la fuerza en sus actividades.

La **evaluación** del cumplimiento de estas cláusulas se realiza con la periodicidad adecuada en función de la información de seguimiento, del nivel de riesgo para la reputación de la compañía y de la criticidad para la cadena de valor.

6.3 Mecanismos de pago a los proveedores

De acuerdo a sus procedimientos de control, Iberia tiene establecidos unos plazos máximos para el pago de facturas. La fortaleza financiera de Iberia garantiza el cobro de los productos y servicios contratados y realizados a satisfacción de la compañía.

En el año 2009, Iberia ha continuado con la implantación del proyecto de **facturación electrónica**, cuyo objetivo principal es agilizar los procesos de facturación de sus proveedores y activar un canal más de comunicación con ellos. Mediante este proyecto se produce también un importante **ahorro de material administrativo**: papel, sobres, etc., con el consiguiente beneficio para el medio ambiente y **ahorro en tiempo de gestión** que se emplea en la mejora de los procesos, tanto para Iberia como para los proveedores.



Relaciones específicas del sector de transporte aéreo

Como es habitual en la industria del transporte aéreo, Iberia, a través de su negocio de mantenimiento e ingeniería, mantiene una relación fluida con los **fabricantes de los aviones, motores y componentes** de su flota y la de terceros.

De esta manera, Iberia comunica al fabricante **OEM** - Original Equipment Manufacturer - cualquier incidencia producida durante la realización de sus actividades de mantenimiento o de sus vuelos, que es analizada para determinar todos los aspectos relacionados con la seguridad aeronáutica que puedan ser recomendables para toda la industria.

Asimismo, Iberia analiza conjuntamente con los fabricantes el **ciclo de vida y las actuaciones** de su flota.

En cuanto al negocio de servicios aeroportuarios, la compañía mantiene una relación muy estrecha con los **gestores de los aeropuertos** en los que opera como agente y, fundamentalmente, con **AENA**, dado que Iberia está presente en casi todos los aeropuertos españoles. La complejidad de los servicios de asistencia en tierra hace necesaria la permanente coordinación entre Iberia y AENA para lograr la satisfacción de los usuarios del transporte aéreo.

7. EMPLEADOS

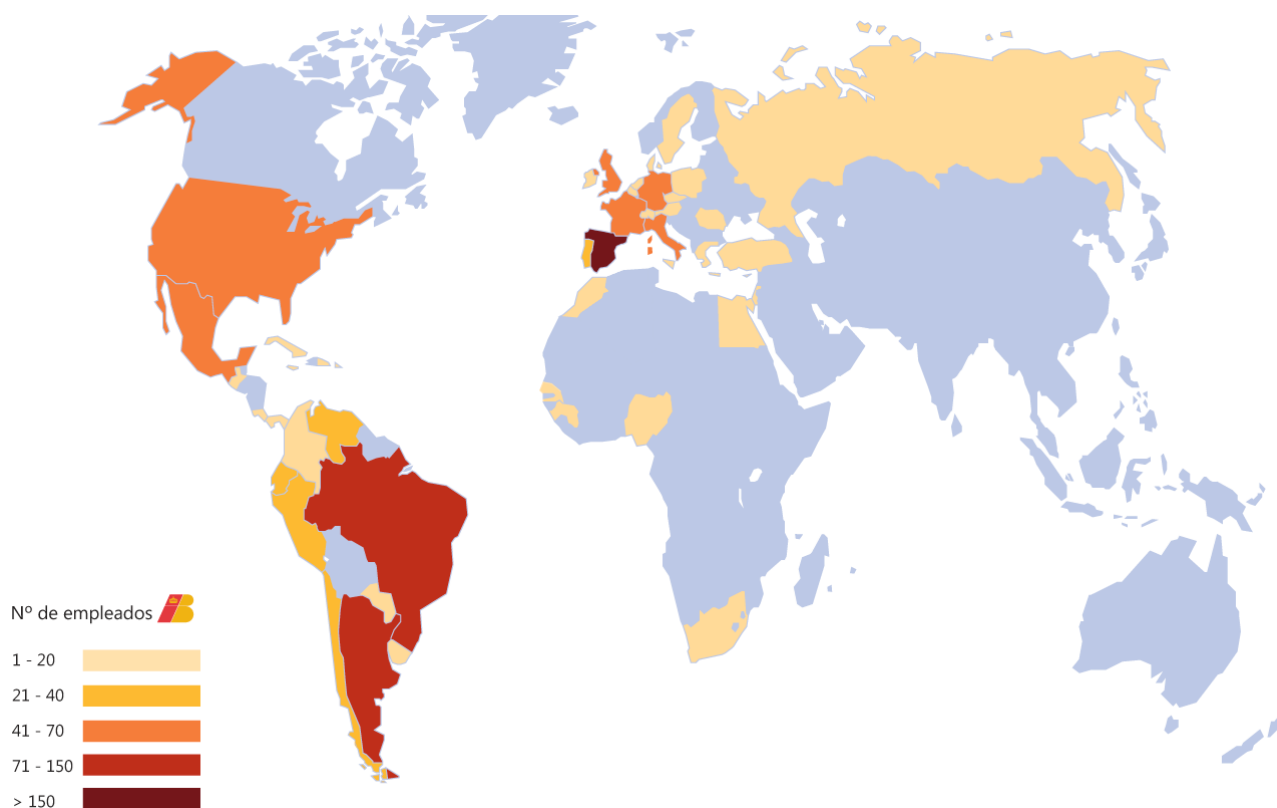
De acuerdo a la política de Responsabilidad Corporativa, Iberia integra y contempla en sus operaciones el respeto por los derechos humanos, basándose en los estándares establecidos en la **Declaración Universal de los Derechos Humanos**, los ocho **Convenios Fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo** y el **Pacto Mundial de las Naciones Unidas**.

Iberia busca alcanzar el máximo desarrollo de los empleados y generar el clima de confianza necesario para asumir los retos del futuro, implicarse en la consecución de los objetivos, y favorecer la integración y vinculación de las personas que trabajan en la empresa.

7.1 Plantilla y relaciones laborales

Los datos de la plantilla de la compañía desglosados por países, género, categoría laboral, negocio y tipo de contrato se pueden consultar en los *Anexos* de esta Memoria y también en las Cuentas Anuales de Iberia L.A.E.

La compañía cuenta con personal en el extranjero en la práctica totalidad de los países a los que llega su red comercial. A continuación se describe gráficamente la distribución del personal por países:



Representación y participación sindical

Iberia dispone de dos Comités, el **Comité Intercentros de Tierra** y el **Comité de Empresa de Vuelo**, para el mantenimiento continuo de la relación con los sindicatos. Adicionalmente, existe un Comité Intercentros de Seguridad y Salud Paritario, y un Comité de Seguridad y Salud Laboral de Vuelo, en los que se tratan todos los aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales. Asimismo, existe una **Comisión de Seguimiento Económico y Social** en la que participan sindicatos.

En el colectivo de Tierra, la Representación Sindical en el ámbito geográfico se articula a través de un total de **21 Comités de Centro**, y 15 Centros que cuentan con Delegados de Personal en todo el territorio nacional.

En el ámbito internacional, Iberia posee representantes de los trabajadores en el 40% de los países en los que cuenta con personal, y **existen acuerdos colectivos** en Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Brasil, Chile, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Israel, Italia, México, Portugal, Reino Unido, Suecia, Uruguay y Venezuela; y representación sindical en Perú (ver Anexos).

Negociación colectiva

El día 20 de abril de 2009 se firmó el **VII Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos**, con vigencia desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2009, procediendo Iberia, de acuerdo con los plazos establecidos, a denunciarlo expresamente ante la Sección Sindical y Dirección General del Trabajo el día 28 de octubre de 2009.

El día 24 de noviembre de 2009 se constituyó la **Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo**, que desde esta fecha y durante el mes de diciembre ha mantenido reuniones periódicas.

En los últimos meses de 2008 se constituyeron las Comisiones para la negociación del **XVI Convenio Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP)** y del **XIX Convenio Colectivo de Tierra**, cuyas reuniones han continuado celebrándose de forma periódica en 2009.

En los meses de octubre y noviembre de 2009 los sindicatos de TCP, CTA- Vuelo y SITCPLA, llevaron a cabo 4 jornadas de huelga; asimismo, tras la convocatoria de 8 nuevas jornadas para los meses de noviembre y diciembre, se llegó a un acuerdo con ambos sindicatos, en el que entre otras cosas, se comprometían a mantener la paz social durante las negociaciones. Dicho acuerdo fue refrendado por mayoría en la Comisión Negociadora.

Empleo

Iberia tiene un único punto de acceso *online* – **IberiaEmpleo** – para la gestión de las ofertas de empleo, disponible para que cualquier persona interesada en trabajar en la compañía pueda redactar su currículum y ser candidato a cubrir los posibles puestos vacantes:



<https://portal.iberia.es/iberiaEmpleo/>

La compañía continúa aplicando los dos **Expedientes de Regulación de Empleo**, que fueron prorrogados por la Dirección General de Trabajo en 2007, hasta diciembre de 2010 y diciembre de 2014, respectivamente.

El 72/01 tiene carácter voluntario por parte del empleado, y está teniendo una gran aceptación desde su aprobación.

Durante el año 2009 han causado baja por prejubilación un total de 342 trabajadores de Tierra, de los cuales 194 se encuadraron dentro del marco del Plan 2012. También ha sido posible acogerse a las modalidades de Recolocación Diferida, Novación de Contrato a Empleo Estable y Baja Incentivada tanto para el colectivo de tierra como para el de TCP, donde, entre otras medidas, se han concedido 16 prejubilaciones.

Adicionalmente, también en el marco del referido ERE, con fecha de 30 de abril de 2009, la Dirección General de Trabajo dictó Resolución Complementaria, por la cual autoriza a Iberia a extender, hasta el 31 de diciembre de 2013, el periodo de acogimiento voluntario y aplicación del ERE 72/01 para el colectivo de Tripulantes Pilotos mayores de 60 años, en las condiciones previstas en el Plan Social acordado el 20 de abril de 2009. En 2009 se ha aplicado este ERE a 234 pilotos.

En cuanto al ERE 35/05, motivado por la pérdida de actividad en algunos de los aeropuertos de la red tras la adjudicación de las licencias de handling en 2006, el número máximo de extinciones de contrato se fijó en 1.074 empleados. A lo largo de 2009 la compañía ha seguido aplicando las medidas contempladas en el Convenio del Sector de Handling, que regula las subrogaciones a las empresas que obtuvieron las nuevas licencias. La compañía también tiene acuerdos de Unión Temporal de Empresas (UTE) en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote y Fuerteventura.

Este I Convenio Colectivo del Sector de Handling fue denunciado por los sindicatos CCOO, UGT y USO mediante escrito de fecha 25 de mayo de 2009, y en 2010 se constituirá formalmente la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo del Sector de Handling.

7.2 Satisfacción, comunicación interna y motivación

La medida de la satisfacción de los empleados es canalizada fundamentalmente a través de los **buzones de sugerencias disponibles en IBPróxima**, que dan la posibilidad a los empleados de manifestar cualquier observación o preocupación, incluso de forma anónima. **Las sugerencias son valoradas y contestadas en su mayoría en menos de 24 horas**, y aquéllas que se consideran relevantes **se publican mensualmente**, junto con las respuestas ofrecidas por las áreas responsables.

La compañía realiza **encuestas periódicas** a través de IBPróxima para conocer la **opinión de los empleados sobre asuntos de interés general**, muchos de ellos relacionados con el cumplimiento de sus expectativas en relación a los servicios ofrecidos.

La **comunicación de los objetivos y los resultados** de Iberia a los empleados – plan estratégico, evolución en bolsa, datos de puntualidad, hechos relevantes, etc. – se realiza de forma continua a través de IBPróxima, diariamente en los tableros de anuncios, y mensualmente a través de la revista Iberiavión.



Durante 2009 se ha lanzado un **nuevo diseño del Resumen de Prensa**, uno de los contenidos más consultados diariamente por los empleados, así como un **nuevo servicio de digitalización de artículos catalogados por el Centro de Documentación**, con un importante ahorro de material al suprimir la realización de fotocopias, con los beneficios medioambientales que conlleva.

Además, se ha creado un **portal temático denominado Fusión IB-BA**, para ofrecer a todos los empleados cuanta información se vaya generando sobre el proceso de fusión en marcha.



Iberia tiene establecido un **sistema de reconocimiento del personal** para todos sus empleados basado en las sugerencias individuales o de grupo y en el reconocimiento de actuaciones excepcionales. Como estímulo a la creatividad y al esfuerzo individual y de grupo, y como factor fundamental de la mejora continua se premia en función de la rentabilidad producida por la propuesta. Los reconocimientos incluyen desde la felicitación por el Comité que evalúa las propuestas, hasta premios económicos, que en 2009 ascendieron a 68.636 €, con 49 personas premiadas por un total de 33 sugerencias.

La compañía utiliza varios mecanismos de **incentivación** a través de distintos conceptos variables de retribución en nómina, regulados por convenio y que premian la productividad de los empleados: pluses de asistencia, de turnos, de función, etc. Los niveles de progresión y promoción están ligados a la Evaluación del Desempeño (EVD) y se realizan con la periodicidad adecuada.

Es política de la compañía **cubrir sus vacantes en puestos de responsabilidad a través de la promoción interna**. Aunque en muchos casos los candidatos ya están identificados y preparados a través de los Planes de Desarrollo Profesional que se describen en el apartado 7.3, la compañía realiza habitualmente convocatorias internas para seleccionar a empleados con perfiles adecuados a las características de los puestos a cubrir.



Plan Integral de Servicio al Cliente

Iberia diseñó y desarrolló el Plan dialogando con todos los grupos de interés involucrados, y especialmente con los empleados, mediante las herramientas:

- ✓ **Encuesta de opinión:** al inicio del Plan se realizó una encuesta en la que más del 60 por ciento de los empleados consideraron que el PISAC era necesario para Iberia, y de ellos más de la mitad estimaron que era imprescindible. La encuesta online contó con un total de 4.398 contestaciones.
- ✓ **Comunicación:** se solicitó abiertamente a todos los empleados que expusieran aquello que creían que debía corregirse o mejorarse en el servicio, pues nadie mejor para presentar ideas que quienes están continuamente atendiendo a los clientes.
- ✓ **Portal temático en IBPróxima:** con toda la información sobre el Plan y las iniciativas enviadas por empleados a través de un buzón de sugerencias específico, así como la respuesta enviada a dichos trabajadores una vez estudiada la viabilidad de la propuesta por las áreas responsables. Algunas de las iniciativas pusieron en marcha inmediatamente, lo que ha demostrado la efectividad de la participación.
- ✓ **Reuniones con el Presidente:** Antonio Vázquez se reunió en varias ocasiones en 2009 con trabajadores que habían enviado sugerencias, para escuchar de primera mano sus propuestas, así como intercambiar opiniones sobre el futuro de la Compañía, en charlas informales muy valoradas entre los asistentes.

- ☒ **Premios a las mejores sugerencias**, entre las sugerencias recibidas desde abril de 2009 hasta marzo de 2010.



7.3 Formación y Desarrollo

El modelo de formación de Iberia parte de la necesidad de formar en cualificaciones específicas del sector que no se encuentran fácilmente en el mercado y para las que, en muchos casos, no se dispone de centros específicos de formación.

La compañía entiende que la formación es la mejor herramienta para dotar a las personas de las competencias – conocimientos, habilidades y actitudes – necesarias para realizar mejor su trabajo, aumentando su productividad y su capacidad de respuesta a los retos del negocio.

Los contenidos formativos no solamente están ligados al desarrollo de las competencias asociadas a la ocupación, sino también al desarrollo profesional futuro y a la alineación con los objetivos estratégicos de la compañía, con especial atención a la formación relacionada con:

- Atención al cliente
- Incorporación de nuevas tecnologías
- Desarrollo de habilidades gerenciales
- Seguridad y salud
- Compromiso con la calidad y la excelencia en la gestión
- Protección del medio ambiente y de los derechos humanos

En el año 2009 Iberia ha continuado desarrollando el **Campus IBERIA**, una plataforma destinada a la formación del personal de la compañía, en la que se ofrecen cursos multimedia de nueva generación para adquirir conocimientos clave del negocio.

Esta plataforma de *e-learning* es fácil de usar, tanto por parte de los alumnos como de los profesores, y asegura una formación más accesible, junto con una comunicación activa a través de distintas herramientas como foros o correos.

Las ventajas de estos cursos *on-line* son múltiples, destacando la flexibilidad de horarios, ubicación, y la amplia accesibilidad para los empleados, con el resultado de una optimización de los recursos dedicados a la formación.



Ejemplo de curso *on-line*

Integración del mundo académico y del mundo empresarial

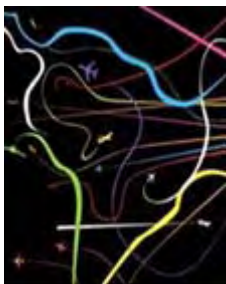
Iberia mantiene acuerdos con diversas universidades y escuelas de formación nacionales e internacionales, ofreciendo su colaboración a la administración y a las instituciones académicas en la implantación del sistema educativo, tanto a través de la adaptación de módulos de formación profesional específicos del sector, como facilitando prácticas a estudiantes y titulados de Formación Profesional y de Universidades tanto españolas como extranjeras. Durante 2009 se han abierto becas a casi 500 estudiantes.

El objetivo principal del Programa de Titulados en Prácticas es adecuar el ingreso en el grupo laboral de Gestores y Técnicos a la demanda de las distintas áreas de la compañía de acuerdo al Plan Estratégico. A su vez, facilita también la detección de titulados con potencial, candidatos para Planes de Desarrollo Profesional.

El Programa de Titulados en Prácticas tuvo su inicio en 1996 y, hasta el momento, casi el 60% de las personas que forman el grupo laboral de Gestores y Técnicos, se han incorporado a través de este programa, tanto por promoción interna (novaciones contractuales), como del exterior, a través de becas de postgrado para titulados.

Asimismo, Iberia facilita la formación académica de los empleados que están cursando titulaciones oficiales, concediendo Permisos Individuales de Formación (PIF), que les permiten atender los compromisos que implican, con liberación de horas laborales para estudiar o acudir a exámenes.

En 2009 Iberia participó en la encuesta **UE Converge**, que se presentó conjuntamente en Madrid por la Cámara de Comercio y la Fundación Universidad-Empresa, estudio que analiza los conocimientos específicos asociados a las titulaciones universitarias, con el fin de identificar aquellos que son de mayor importancia para el entorno empresarial y los que presentan mayores carencias.



Iberia y Latinoamérica

Iberia ha firmado en 2009 un acuerdo de colaboración con la Universidad Anáhuac de México Norte, por el que la compañía española ofrece tarifas preferenciales a sus alumnos y docentes para volar a España y a los principales destinos de Europa.



Además, Iberia concederá dos becas al año, a partir de 2010, para estudiantes de las carreras de Administración y Dirección de Empresas y de Administración Turística, año en el que se celebrará el 60 aniversario de sus vuelos a México.

Atracción y retención del talento

Iberia mantiene una continua atención dedicada a la búsqueda del talento, tanto interna como externamente, ya que es uno de los factores críticos para asegurar la competitividad de la empresa.

La compañía tiene establecidos diferentes protocolos de selección y perfiles de competencia capaces de detectar a aquellos profesionales con mayor potencial dentro de la empresa. Una vez detectados, reciben apoyo a través de **Programas de Formación Individualizados, Evaluaciones Continuas y Planes de Desarrollo Profesional y Sucesión**, donde se encauza el talento hacia el campo de la especialización o el de la gestión, siendo éstos integrados en programas expertos de desarrollo del liderazgo para garantizar el relevo de las posiciones de estructura y directivas en todo momento, y así, contar con profesionales capaces de aplicar su talento a las circunstancias que, en cada momento, requieran los negocios de la compañía.

Durante el año 2009 se han iniciado los siguientes planes de desarrollo profesional específicos, que se unen a los ya reportados el año pasado:

- **Programa de desarrollo de Jefes de Unidad de la dirección general de Mantenimiento e Ingeniería:**

El 21 de abril se inició este programa de desarrollo con el objetivo de afianzar las habilidades y competencias de gestión de los jefes de unidad del negocio de Mantenimiento, como transmisores de confianza y valores a sus equipos, para hacer frente a los retos y aprovechar las oportunidades de la industria del mantenimiento aeronáutico, y asegurar su competitividad. Este programa incluye herramientas para la evaluación de competencias propias, diferentes módulos de formación y espacios para la reflexión de la función y responsabilidad de un Jefe de Unidad desde todas las perspectivas, eso incluye técnicas de negociación, management, gestión en tiempos de crisis, organización, y calidad de servicio y de atención al cliente.

- **Plan de Formación de Factores Humanos en Aeropuertos y Carga:**

Las investigaciones de accidentes aéreos han demostrado que 3 de cada 4 accidentes suceden por errores de actuación. Por eso Iberia, dentro de su Sistema Integral de Gestión de la Seguridad, ha desarrollado este Plan de Formación cuyo objetivo es desarrollar competencias y utilizar los recursos disponibles en favor de la seguridad.

Desde el 3 de Febrero, psicólogos especialistas en Factores Humanos de la Dirección de Operaciones comenzaron la formación de facilitadores internos de distintas áreas de la compañía, quienes están siendo los encargados de realizar las acciones formativas posteriores dirigidas a todo el personal que desempeña sus funciones en el lado aire.

De esta manera se continúa con el desarrollo de la cultura corporativa que promueve la seguridad en todo el personal implicado en la operación: tripulaciones, mantenimiento, handling, carga, etc.

- Adicionalmente, dentro del **Plan anual de formación de la dirección Servicio a Bordo**, el de 2009 ha desarrollado módulos especiales para la mejora de la actitud de servicio, en línea con el PISAC. En el caso concreto de los Sobrecargos, el Plan contempló un gran incremento de acciones de comunicación.





El XV Curso de Transporte Aéreo

El Curso de Transporte Aéreo de Iberia constituye uno de los mejores ejemplos de la apuesta de la compañía por el desarrollo de los recursos humanos y la gestión del conocimiento de sus responsables. Este Curso, que ya se encamina hacia su XVI edición, consiste en un programa formativo que dura varios meses, por el cuál directivos y mandos expertos en diferentes campos transfieren su *know-how* a personas identificadas con alto potencial en todas las áreas de la compañía. Además, el programa de cada edición se adapta a las tendencias de la industria y a los retos que la compañía tiene que afrontar.

Por todo esto, Iberia cuenta, por tradición y por vocación, con los mejores profesionales del sector, con niveles de cualificación y especialización que tienen prestigio internacional.

Prueba de ello son los reconocimientos que se han producido en 2009:

- **José Manuel Ruiz, Jefe de Navegación y Rutas**, fue elegido miembro del Grupo de Coordinación Europeo de IATA. Este grupo, formado por diez expertos de diferentes compañías aéreas, asesora al Comité de Operaciones y a otros órganos gestores de IATA para establecer las necesidades y las prioridades en asuntos técnicos y operativos, tales como seguridad, infraestructuras aeroportuarias, ayudas a la navegación, servicios y procedimientos de tráfico, etc.
- **Cora Zapico, letrada de la Asesoría Jurídica**, fue galardonada como mejor abogado de empresa europeo en la categoría de competencia, dentro de los premios otorgados por *ILO/ACC European Counsel Awards 2009*. Estos premios tienen gran prestigio porque son los únicos capaces de identificar a los mejores letrados del mundo dentro de los departamentos legales de las empresas o de sus asociados.
- **Ricardo Génova, Director de Operaciones**, fue designado miembro del *Performance Review Commission de EUROCONTROL*, comisión encargada de asesorar a los órganos rectores de esta organización europea para la seguridad de la navegación aérea. El fin de esta Comisión es establecer objetivos de forma independiente, transparente y firme para garantizar un sistema eficaz de gestión del tráfico aéreo europeo, fomentar responsabilidades comunes y proporcionar directrices a los Estados sobre la regulación económica. Los miembros son elegidos entre las propuestas realizadas por los Estados que integran EUROCONTROL por su capacidad, competencia, experiencia y reputación profesional.
- **Enrique Dupuy, Director Financiero**, fue elegido, en la segunda edición del estudio realizado por KPMG y Actualidad Económica, en la que participaron casi 2.000 empresas, como uno de los 100 responsables de departamentos financieros que mejores prácticas realizan, mejor se adaptan a las tendencias internacionales y con una visión estratégica como la de sus homólogos internacionales.

Iberia también imparte formación a terceros en las áreas de servicios aeroportuarios, carga, operaciones, servicio a bordo y comercial, fundamentalmente a las empresas con contratos de servicios para la compañía. Un ejemplo es la formación que reciben anualmente los sobrecargos y TCP del Grupo 45 del Ejército del Aire que acompañan a la Familia Real, al Presidente del Gobierno y a las altas autoridades cuando se desplazan en los aviones oficiales del Estado Español, impartida en el Centro de Formación de TCP de Iberia, con contenidos teóricos y prácticos en seguridad y salvamento, servicio a bordo y factores humanos.

7.4 Servicios al Empleado: IBPersonas

IBPersonas es una herramienta personalizada de gestión que permite al empleado acceder en todo momento a cada vez más información administrativa y de gestión en función autoservicio. Está dividida en canales, entre los que destacan los de **formación y desarrollo** – gestión de la formación del empleado y acceso al **CAMPUS Iberia** –, **empleo** – acceso a la información de las convocatorias abiertas, tanto internas como externas –, **autoservicio del empleado** – evaluación del desempeño, nóminas, donaciones a causas solidarias directamente desde la nómina, etc.–, **mIBillete.free** – autoemisión de billetes para empleados –, **prevención laboral** – acceso a documentación de prevención, participación y consulta, FAQ's, etc. –, **información** – calendarios laborales, convenios colectivos, etc. – y **servicios de gestión** para el personal de estructura.



En el año 2009 se han producido las siguientes novedades en IBPersonas:

- **Certificación ISO 27001 en seguridad de la información**
- **Auto-emisión de billetes ZED con otras compañías**, servicio denominado **myIDTravel**
- **Auto-emisión de billetes para niños menores de dos años**, en **mIBillete.free**.
- Automatización de las **solicitudes de traslados**.



7.5 Ética y Códigos de Conducta

Iberia dispone de una **Guía Ética para la aplicación del Pacto Mundial**, publicada en los **Anexos** de esta Memoria, configurada como un documento directo y sencillo que comprende un decálogo de buenas prácticas. En ella se presentan las bases del comportamiento ético y responsable de los empleados de la compañía en el desarrollo de su labor profesional. La Guía se ha realizado con tres objetivos fundamentales:

- ☒ Adaptar el compromiso hacia el Pacto Mundial a la cultura y los valores de la compañía, incidiendo en aquellos comportamientos más importantes en Iberia para que se cumplan sus principios.
- ☒ Disponer de un código ético de carácter general que complemente el resto de normas de conducta de la compañía.
- ☒ Difundir el Pacto Mundial entre todos los empleados.



Además, se han llevado a cabo las siguientes campañas en 2009:

- **Campaña "IN-OUT"**, de imagen personal y uniformidad, ya que influyen en la percepción que el cliente tiene de los empleados que están de cara al público, y por tanto, de Iberia.



- **Campaña "¿Por qué no se lo cuentas?"**, de nuevos mensajes a bordo, dentro de las medidas implantadas por el PISAC, para que los clientes perciban que han elegido a los mejores profesionales.



- **Campaña "La SEGURIDAD de la INFORMACIÓN también es cosa TUYA"**, para concienciar de la responsabilidad de proteger la información siguiendo las normas que determina la compañía, con una serie de pautas generales a seguir, a través de la respuesta a una serie de preguntas frecuentes.

Adicionalmente, la compañía publica cada mes, a través de su revista interna Iberiavión, algunas de las cartas de reclamación o de felicitación de nuestros clientes, para dar ejemplos de errores y aciertos en el servicio, y para fomentar el compromiso de calidad en la atención al cliente.

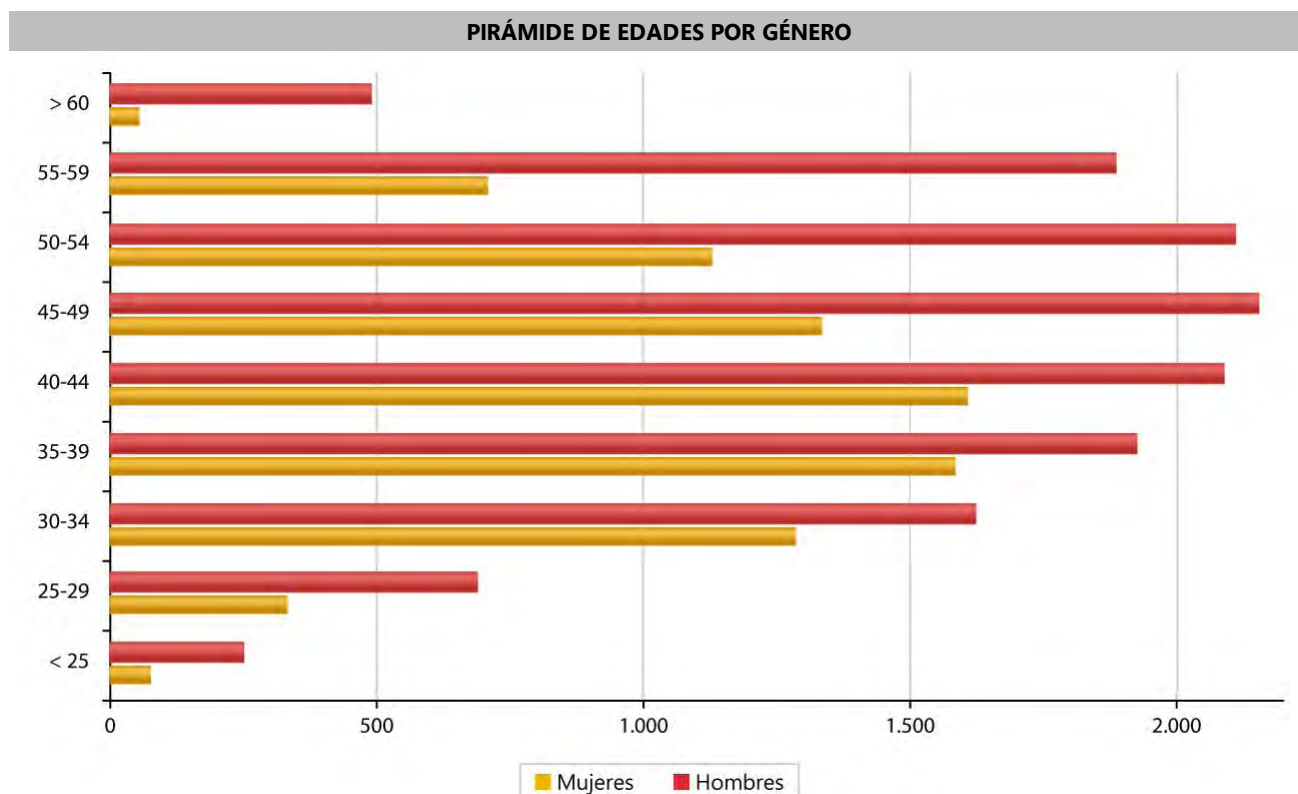
Todas estas novedades se unen a las normas de conducta y recomendaciones éticas que ya existen en la compañía, como el Régimen Disciplinario de los Convenios Colectivos, el Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores o la Guía de Estilo para el servicio al cliente.

7.6 Igualdad de oportunidades y diversidad

Los salarios de Iberia se establecen en función de la categoría profesional, antigüedad y puesto, sin establecer ninguna distinción por sexo, raza o cualquier otro criterio discriminatorio.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2007, se están negociando con las distintas representaciones de los trabajadores tres **Planes de Igualdad** en el marco de la negociación colectiva de los tres Convenios de la Compañía: Tierra, TCP y Pilotos.

El porcentaje total de mujeres en la compañía a 31 de diciembre de 2009 fue del 38%, 0,3 puntos porcentuales menos que en 2008.



A finales de 2009, 418 personas ocupaban puestos de responsabilidad, de los cuales 128 están ocupados por mujeres, un 30,2% respecto al total.

En cuanto a la diversidad, **es política de la compañía contratar a personal local**, de manera que, salvo algunos **puestos** en la estructura de algunas Gerencias Comerciales, que son ocupados por personas enviadas desde España, **861 empleados de la empresa son originarios de los países en los que opera como multinacional, de los cuales el 52% son mujeres**.

7.7 Políticas de conciliación de la vida laboral y familiar

En materia de promoción de la natalidad y protección a la maternidad, paternidad y cuidado de mayores, Iberia aplica la reducción de jornada por guarda legal, a la que en 2009 se han acogido un total de 1.923 trabajadores, un 34,4% más que en 2008.

Especialmente en sus colectivos de vuelo, la compañía tiene en cuenta los riesgos para el embarazo y la lactancia natural que conlleva su actividad, de manera que, en función de los casos, existen diferentes posibilidades de reducciones de jornada, suspensiones temporales del contrato y tramitación de prestaciones, todas ellas reguladas por convenio.

Los últimos uniformes de la compañía han tenido en cuenta todas las fisonomías, con una prenda específica para vestir durante el embarazo.



7.8 Seguridad y salud laboral

Iberia cuenta con un **Servicio de Prevención propio**, con Técnicos Superiores en Prevención de Riesgos Laborales que cubren las cuatro disciplinas preventivas: Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, Ergonomía y Psicología y Medicina del trabajo.

Las direcciones generales de Mantenimiento e Ingeniería y de Aeropuertos de la compañía han implantado en sus organizaciones la figura del **Coordinador de Prevención Laboral**, que impulsa y realiza el seguimiento de la implantación práctica de la Prevención en su área de competencia. El contacto entre estas personas y el Servicio de Prevención es continuo.

En Iberia hay 21 **Comités de Seguridad y Salud**, con 83 Delegados de Prevención que se encuentran repartidos en los diferentes centros de trabajo, y 16 Delegados más en aquellos centros de trabajo que por su tamaño no tienen Comité, lo que cubre al 100% de los empleados. Además existe un Comité Intercentros de Seguridad y Salud, con 6 Delegados de Prevención.

IBPersonas cuenta con un canal específico dedicado a la Prevención Laboral, en el que se encuentra información necesaria y útil para todos los empleados:



La norma SH-205 establece los criterios de actuación en los casos de trabajadores que, por sus características personales, ya sean transitorias o permanentes, son especialmente sensibles a las condiciones de trabajo.

La compañía participa en los programas de vacunación pública que establecen las autoridades sanitarias, entre las que destaca la campaña anual de vacunación contra la gripe.

Métodos de registro y notificación de accidentes de trabajo

Todo el proceso que gira alrededor de los accidentes de trabajo se realiza mediante la norma SH-400, que indica la participación de cada agente (mandos, afectados, delegados de prevención, servicio de prevención, unidades de personal, entre otros), la documentación que debe cumplimentar y la custodia de la misma.

El Servicio de Prevención dispone de un sistema informatizado para toda su gestión, conectado con las bases de datos de la compañía, y al que tienen acceso los distintos involucrados en función de su nivel de autorización, basado a su vez en el respeto y cumplimiento de las normas sobre protección de datos.

En 2009 se ha consolidado la tendencia de **disminución de la siniestralidad, de un 9,7% menos con respecto al 2008**, en todas las áreas de la compañía. También **se ha reducido el índice de gravedad de los accidentes de trabajo en un 8,8% frente al año anterior**. Estos datos permiten concluir que las medidas que se están llevando a cabo en materia de prevención son las adecuadas, y animan a seguir en la línea trazada por el Plan de Prevención.

Principales actuaciones de prevención laboral en 2009

Dentro de la intensa actividad preventiva llevada a cabo durante el año destacan como novedades:

- **Campaña de prevención de la Gripe A:**

Desde las primeras noticias del brote de la Gripe A en México, Iberia comenzó a dar información operativa sobre actuaciones a seguir por el personal de tierra y vuelo en relación con la enfermedad, y puso en marcha un Portal específico en IBPróxima con los procedimientos y líneas de actuación en las escalas y negocios.

Asimismo, Iberia se sumó a la campaña divulgativa del Ministerio de Sanidad, realizando una campaña de información en todos los canales de comunicación con los empleados y clientes, con el fin de que todas las personas posibles y sus familias pudieran disponer de cuanta información necesitasen para conocer y prevenir esta gripe.

Al mismo tiempo, cada dirección de la compañía realizó un plan de continuidad del negocio, a través del cual se fijaron los procedimientos de actuación para garantizar en todo momento la actividad de la compañía en el caso de que el absentismo originado por la gripe tuviera una incidencia crítica para la operación habitual.

- **Campaña de prevención de los trastornos músculo-esqueléticos:**

Iberia ha continuado con esta campaña, iniciada en 2008, de sensibilización para prevenir estas lesiones, que son las que producen el mayor número de bajas médicas en la empresa.



El Servicio de Prevención se marcó el objetivo de que todos los empleados dispusieran de información suficiente para prevenir este tipo de trastornos. En 2009 se han abordado las causas que provocan estos trastornos y los factores que intervienen en su aparición, haciendo especial hincapié en:

- manipulación de cargas
- posturas de trabajo
- movimientos repetitivos
- esfuerzos excesivos

E incidiendo en que si se toma conciencia de ellos, se puede prevenir su aparición cambiando la forma y los hábitos con los que se realizan algunas de las tareas cotidianas, tanto durante las horas de trabajo como en el entorno personal y/o doméstico.

Como en cualquier línea aérea, las operaciones de carga y descarga de equipajes son las que producen los trastornos músculo-esqueléticos más graves. La compañía participa en una Comisión junto al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, AENA y los sindicatos CCOO y UGT, que está tomando medidas encaminadas a dotar a los muelles de carga y descarga de equipajes de elementos mecánicos que reduzcan la exposición al riesgo de la manipulación manual de cargas.

- **4ª revisión de la norma SH-203, Coordinación de Actividades Empresariales**, con todos los documentos necesarios para entregar a las empresas en el marco de la Coordinación de Actividades Empresariales.
- Nuevo procedimiento específico PPRL 23 para la **evaluación y tratamiento de los factores psicosociales**, y revisión del procedimiento PPRL-13 para la **integración de la prevención de riesgos laborales en la adquisición y puesta en servicio de equipos e instalaciones**.
- **Actualización de Fichas Técnicas de prevención**, entre otras:
 - Recomendaciones de distancias mínimas entre elementos en oficinas para usuarios en silla de ruedas.
 - Recomendaciones para trabajadoras durante períodos de embarazo, parto reciente y lactancia.
 - Protección de las trabajadoras durante períodos de embarazo, parto reciente y lactancia.

7.9 Beneficios sociales

Entre los beneficios sociales de la compañía destacan:

Beneficio social	Principales características
Fondo Solidario	Sus fondos se destinan a atender necesidades sociales, tales como ayudas a estudios, ayudas a hijos minusválidos y enfermos crónicos, préstamos sociales, gastos por enfermedad, entre otras. Este fondo se financia al 50% entre la empresa y el trabajador, salvo en el caso de los tripulantes de cabina de pasajeros, TCP, en el que la aportación del trabajador se establece en un 0,40% sobre el sueldo base y la compañía contribuye con una cantidad fija
Fondos sociales de Tierra y de Vuelo	Se financia al 50% por la empresa y el trabajador. Este fondo se destina a cubrir prestaciones por invalidez y jubilación. En el caso del personal de vuelo, cubre también las prestaciones de incapacidad temporal de larga duración y fallecimiento
Concierto Colectivo de Vida	Es un seguro que contempla indemnizaciones por fallecimiento e invalidez permanente. En el caso del personal de vuelo, cubre también la contingencia de pérdida definitiva de licencia. Se financia en un 60% por la empresa y en un 40% por el trabajador
Préstamos para la adquisición de viviendas	El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 4% de la plantilla fija a 31 de diciembre del año inmediato anterior, de los colectivos de Tierra y Tripulantes de Cabina de Pasajeros
Cobertura sanitaria	Iberia realiza y gestiona todas las actividades y acciones necesarias para la recuperación de los trabajadores accidentados
Garantía de recolocación	La compañía integra a aquellos trabajadores que ven disminuida su capacidad por enfermedad o edad a puestos acordes con tales limitaciones. Existe igualmente un compromiso con el personal de vuelo, conforme al cual si dicho personal pierde su licencia de vuelo, es incorporado dentro de la plantilla de tierra



La compañía y cada empleado, al 50%, realizan aportaciones mensuales a través de la nómina para el **plan de pensiones**, gestionado por la **Mutualidad Montepío Loreto**, constituida como institución privada de Previsión Social en el año 1970 por los trabajadores del sector aéreo. Loreto es una institución independiente, no vinculada a ningún grupo financiero, por lo que sus inversiones tienen como único objetivo conseguir las mejores y más seguras prestaciones para sus socios. Opera bajo un sistema de Capitalización Individual, lo que quiere decir que las aportaciones de los Socios van destinadas a financiar las prestaciones de cada uno de ellos, y que la distribución de la rentabilidad es equitativa para todos los mutualistas.



www.montepioloreto.com

7.10 Voluntariado social

Colaboración con las organizaciones sociales de los empleados de Iberia

Los empleados de Iberia participan en múltiples acciones de voluntariado social, recibiendo apoyo logístico y económico por parte de la compañía.

Las iniciativas solidarias de los empleados desde hace años han desembocado en la creación y el desarrollo de dos Asociaciones, que en la actualidad están declaradas de Utilidad Pública y que se encuentran entre las más importantes de España:

- **Asociación de Padres de Minusválidos de Iberia – APMIB**
- Creada en 1977 por empleados de la compañía con hijos con necesidades especiales, se centra en la protección e integración social y profesional de minusválidos físicos, psíquicos y sensoriales.
- Veinte años después, en 1997, se creó la **Fundación Tutelar APMIB** para la tutela y la asistencia social y educativa de discapacitados. La Fundación se encarga de promover y gestionar residencias para minusválidos en situación de orfandad o desamparo, cualquiera que sea su edad. También desarrolla diversas actividades formativas y fomenta investigaciones a favor de mejorar la vida de las personas con necesidades especiales.
- Se ha convertido en la segunda asociación asistencial de discapacitados más grande de España después de la ONCE, con seis centros de atención especializada en Barcelona, Madrid (2), Málaga, Las Palmas y Tenerife. Su labor ya no sólo se dirige a familiares de empleados de Iberia sino que está abierta a toda la sociedad.
- Cuenta con un equipo de 140 profesionales, entre psicólogos, médicos, trabajadores sociales y personal de apoyo, que asisten a **más de 1.300 discapacitados**.
- Tiene seis Centros Especiales de Empleo que dan trabajo a 529 personas. La fabricación de productos textiles, los manipulados, la informática y los servicios de coordinación administrativa son las principales actividades a las que se dedican.
- Ha contado, desde el primer momento, con el apoyo de la compañía, a través de aportaciones económicas y contratos de trabajo en régimen de concurrencia competitiva. Aproximadamente el 38% de su facturación procede de las ventas para Iberia.
- Aparte de trabajos para Iberia, en los centros de la APMIB se realizan actividades y se prestan servicios para cerca de **60 empresas**, entre ellas Air Nostrum, AENA, Gate Gourmet y Renfe.





Acciones a destacar en APMIB en 2009:

- A diciembre de 2009, se ha terminado la Residencia y Centro de Día para Mayores Discapacitados de 45 años en Colmenar Viejo, para 33 plazas, incluyendo el equipamiento del mobiliario
- Finalización del Centro Ocupacional en Málaga
- Cesión del terreno y parte de la financiación por parte de AENA para la construcción de un nuevo edificio en la c/ Ayerbe de Madrid (Barajas)
- Desarrollo y potenciación de las áreas de digitalización y documentación
- Continuación y desarrollo de los distintos Proyectos de Inserción Laboral: Proyecto AILA, Proyecto ECA, Proyecto ARGOS, entre otros
- Acuerdo con LIMPIEZAS INITIAL para el desarrollo del servicio de limpieza a clientes

Mano a Mano

- Esta ONG fue fundada en 1994 por empleados de Iberia, para aprovechar los espacios libres de las bodegas de carga de los vuelos de la compañía enviando ayuda humanitaria a aquellos países que se han visto afectados por catástrofes naturales o guerras, y entregando esa ayuda sin intermediarios, es decir, *Mano a Mano*.
- Desde su creación ha suministrado más de 2.200 toneladas de ayuda humanitaria.
- Traslada a España, en vuelos de Iberia, a niños de diferentes países, junto con sus familias, para que reciban atención médica especializada. Una vez en España, Mano a Mano les facilita alojamiento y la atención necesaria.
- También gestiona proyectos de ayuda en países en vías de desarrollo.
- Iberia dona a Mano a Mano billetes de avión y de carga de forma desinteresada.



En 2009 la compañía ha ofrecido a los empleados la oportunidad de comprar a precios atractivos los productos excedentes de la Venta a Bordo. El beneficio obtenido fue donado a la APMIB para el acondicionamiento y compra de mobiliario de la Residencia con Centro de Día para Personas con Discapacidad Mayores de 45 años, cuya construcción ha sido finalizada recientemente en Colmenar Viejo.

Además, el presidente de Iberia, Antonio Vázquez, visitó en septiembre la sede de APMIB, donde conoció la admirable labor que realiza y pudo disfrutar del contacto con las personas que allí se forman o trabajan.

Por otra parte, los trabajadores de Iberia participan cada año en la **Campaña de Donación de Sangre** que organiza la compañía junto al Centro de Transfusión de la Comunidad de Madrid.

También **oneworld** organiza jornadas de ayuda humanitaria, para las que solicita voluntarios entre las compañías pertenecientes a la alianza. La de 2009 consistió en participar en la construcción de una escuela de primaria para niños, la reparación de un centro de día para niños de la calle, la decoración de un hospital para niños afectados por el SIDA y la creación de huertos en orfanatos, en Bangkok.

La actividad social de Iberia, con carácter complementario a su vertiente solidaria y de responsabilidad laboral, se extiende también hacia ámbitos como el ocio, el deporte y la cultura. En este sentido, hay que destacar la labor realizada por el **Club IBERIA** y la **Asociación de Veteranos de Iberia**.

- La **Asociación de Veteranos** fue fundada en 1972, cuenta con 8 delegaciones en España y financia todas sus actividades a través de las cuotas de sus más de 7.000 socios, de 51 puntos nacionales y más de 20 extranjeros. Los servicios prestados y las actividades organizadas por esta Asociación están dirigidas principalmente a los socios pensionistas por jubilación, incapacidad o viudedad. Las actividades organizadas son principalmente culturales, turísticas y recreativas.



- El **Club IBERIA** es una asociación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo organizar actividades lúdicas y deportivas para los empleados de la compañía y sus familiares, fomentando de este modo valores como la familia, la solidaridad o el trabajo en equipo. En la actualidad cuenta con más de 10.000 socios y 12 delegaciones en toda España. El presupuesto del Club IBERIA procede principalmente de las cuotas de los socios y de una aportación anual de la compañía, que, además, cede el local para las oficinas del Club y facilita la comunicación interna a todos los empleados a través de *IBPróxima*.



7.11 Empleo de personas con discapacidad

De acuerdo con lo establecido en la LISMI, Iberia debe contratar a un número de trabajadores minusválidos no inferior al 2% del total de su plantilla. Dada la especial complejidad de carácter productivo de la empresa, existe dificultad para incorporar trabajadores discapacitados en número suficiente como para cubrir esa cuota, y, por tanto, se da cumplimiento a la obligación legal a través de las medidas alternativas previstas y reguladas por el RD 364/2005. Dichas medidas son contratos mercantiles con Centros Especiales de Empleo, así como donaciones y acciones de patrocinio a favor de Asociaciones de Utilidad Pública.

Por tanto, durante 2009, la **cuota** establecida con respecto al total de la plantilla ha sido de **448 personas**, que se han cubierto a través de:

- **Empleo de minusválidos:** la compañía ha dado empleo directo a un total de **247 trabajadores** minusválidos en el año 2009.
- **Contratos mercantiles con Centros Especiales de Empleo:** La facturación por dichos contratos en el año 2009 ascendió a 4.759.193 €. El referido importe supone el equivalente a **215 trabajadores**.
- **Donaciones y Acciones de Patrocinio:** en 2009, las donaciones de carácter monetario y en especie a favor de las Asociaciones antes referidas alcanzaron la cifra de 657.478 €, importe equivalente a **59 trabajadores**. El desglose de dicha cantidad es el siguiente:

Así, el número de minusválidos empleados por Iberia, de manera directa o a través de medidas alternativas, asciende a **521 personas, por encima de la cuota en 73 trabajadores**.

8. SOCIEDAD

Iberia basa su estrategia de acción social en **el transporte de pasajeros necesitados de algún tipo de ayuda y la cesión de espacio en bodegas para el transporte de ayuda humanitaria** durante la prestación de sus servicios habituales, dando apoyo a diversas entidades de carácter solidario.

La compañía dispone de un sistema de control de gestión de las contribuciones, lo que permite realizar una evaluación continua para adecuar la acción social en Iberia a la estrategia establecida. En este sentido, la compañía está comprometida con la consecución de los **Objetivos de Desarrollo del Milenio**.

Entre las principales colaboraciones que Iberia lleva a cabo de forma permanente con instituciones y entidades de carácter social, destacan:

- **Agencia Española de Cooperación Internacional – AECID:**

Iberia colabora a través de acuerdos que incluyen descuentos especiales para la emisión de billetes de pasaje o de carga en sus vuelos.

- **Organización Nacional de Trasplantes:**

Iberia colabora facilitando el transporte de órganos en sus vuelos regulares, con una media anual superior a los 80 órganos.

- **Fundación Ilusiones:** Iberia colabora facilitando el transporte de los niños enfermos, que la Fundación lleva a diversos lugares para hacer que cumplan su sueño, y recuperar así la "ilusión de vivir".

- **Fundación Crecer Jugando y Radio Nacional de España - RNE:**

Iberia participa en la campaña solidaria "**Un Juguete, Una Ilusión**", cuyo objetivo principal es el envío de juguetes a niños de países del tercer mundo o en vías de desarrollo, y la puesta en marcha de ludotecas en centros escolares de esos países.

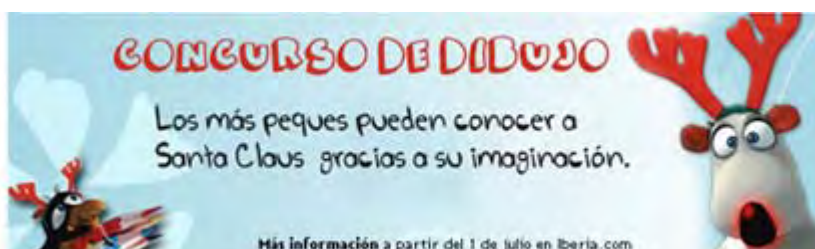
La compañía facilita el transporte en bodega de material en algunos de los destinos a los que vuela. A cambio de esta colaboración, la Fundación Crecer Jugando dona a Iberia ludotecas, para los centros que **Mano a Mano** tiene en Perú, Ecuador, Guatemala, Cuba, Argentina y Guinea Ecuatorial.

- **Special Olympics:**

Esta organización trata de mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad psíquica por medio del deporte. La compañía participa con donaciones a través de un **plan de recaudación de monedas** en sus vuelos internacionales.

- **Consejo Superior de Deportes – CSD:**

Iberia y Coca Cola España colaboran con el CSD en la organización del **Concurso de dibujo a bordo**, en el que participan menores de 12 años que viajen en los vuelos de la compañía. El objetivo es fomentar el ejercicio físico entre los niños, intentando transmitir la esencia de los valores deportivos: vida sana, juego limpio y afán de superación.





Acuerdo de patrocinio con **Madrid 2016 para apoyar la candidatura de la ciudad a la organización de los JJOO**. Iberia promocionó la candidatura de Madrid por todo el mundo, captó apoyos entre clientes y empleados y llevó a la delegación oficial a Copenhague para las votaciones del 2 de octubre. Durante el mes de septiembre, la compañía puso en marcha campañas de captación de apoyos a la candidatura, dirigidas a los más de cuatro millones de titulares Iberia Plus, a las 355.000 personas que cada día entran en Iberia.com, a los empleados y a todos sus veteranos. Iberia consiguió más de 10.300 apoyos para la candidatura, que se sumaron a los más de 50.000 voluntarios que la organización de Madrid 2016 llevó a las votaciones del COI en Copenhague.



voluntarios



Todas las colaboraciones que la compañía ha llevado a cabo en 2009 junto con su valoración económica se pueden consultar en los *Anexos* de esta Memoria.

8.1 Objetivos de Desarrollo del Milenio

Iberia orienta su acción social para que contribuya, directa o indirectamente, a la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio trazados por Naciones Unidas en el año 2000, a través de aportaciones económicas y de recursos a proyectos solidarios. En el siguiente cuadro se resumen las colaboraciones en 2009, clasificadas según el objetivo al que han contribuido:

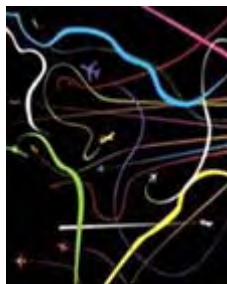
Aportación de Iberia a los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU

Objetivo	Meta	Principales proyectos en 2009
Objetivo 1: Erradicar la pobreza extrema y el hambre	Reducir a la mitad el porcentaje de personas cuyos ingresos sean inferiores a 1 dólar por día	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto Niños de Barro tras el terremoto de 2007 en Perú, para que los adultos recuperen la esperanza y sean los promotores de su propio desarrollo, y los niños se encuentren en buen estado de salud y asistan al colegio. • Colaboración para el mantenimiento de un comedor para 360 niñas y niños en Tablada de Lurin, uno de los barrios más pobres de Lima, en Perú. Además, Mano a Mano ha adquirido la maquinaria de una panadería para este proyecto • Colaboración con el proyecto de comedores populares, que gestionan los misioneros redentoristas, en Santa Anita, uno de los barrios más pobres de Lima. • El comedor Emaús en Lima cuenta con talleres de fabricación de fideos, de panadería y una sala de ordenadores. Participación en este proyecto ayudando a construir además un salón de juegos. • Cooperación para el envío de juguetes, ropa y comida para la población de Herat (Afganistán), lugar en que se encuentra la Base del Ejército español
	Reducir a la mitad el porcentaje de personas que padecen hambre	
Objetivo 2: Lograr la educación primaria universal	Velar por que, para el año 2015, los niños y niñas de todo el mundo puedan terminar un ciclo completo de enseñanza primaria	<ul style="list-style-type: none"> • El comedor de Tablada de Lurin se convierte además en varias aulas panelables para dar educación básica a la vez que alimentación. • Colaboración permanente con los colegios y taller de Quilmes, en Argentina; y con los colegios Hola-Hola, Español de Malabo, Santa Teresita, Luba y Batete, entre otros, de Guinea Ecuatorial.
Objetivo 3: Promover la igualdad de género y el acceso al poder de la mujer	Eliminar las desigualdades entre los géneros en la enseñanza primaria y secundaria, preferiblemente para el año 2005, y en todos los niveles de la enseñanza antes de fines de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Cuna Hogar Virgen del Perpetuo Socorro, en Lima (Perú), que atiende a niñas abandonadas y que en ocasiones han sido violadas y maltratadas. Acoge a más de 170 niñas de entre 4 y 18 años. • Colaboración con el Hogar Madre del Redentor, en Piura (al norte de Perú) donde están acogidas 130 niñas.
Objetivo 4: Reducir la mortalidad de niños menores de 5 años	Reducir en dos terceras partes, entre 1990 y 2015, la mortalidad de los niños menores de 5 años	<ul style="list-style-type: none"> • Mano a Mano traslada en vuelos de Iberia a niños a operarse o ser tratados en España. • Proyecto Niños de Cuba encaminado a atender las necesidades de niños enfermos en Cuba, que requieren un tratamiento médico continuado. Se les envía medicinas regularmente. • Hogar del Niño San Vicente de Pau, en Quito (Ecuador). Centro de acogida para niños sin medios o sin familia. Ofrece protección y formación integral a 140 menores, algunos de ellos con discapacidades físicas, psicomotoras y mentales. • Iberia ha estado presente en el Congreso de la Asociación Española de Pediatría celebrado en Zaragoza.
Objetivo 5: Mejorar la salud materna	Reducir, entre 1990 y 2015, la mortalidad materna en tres cuartas partes	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña "Iberia celebra una Navidad solidaria". Los días previos a Nochebuena, Iberia regaló a sus pasajeros más pequeños un avioncito de alpaca, tejido a mano por un grupo de mujeres que viven en caseríos de la sierra, a orillas del lago Titicaca. Estas mujeres viajan a Puno para realizar los bordados, por los cuales reciben un pequeño salario, y se aprovecha el viaje para darles charlas sobre nutrición, salud en general y educación.
Objetivo 6: Combatir el VIH/SIDA, el paludismo y otras enfermedades	Haber detenido y comenzado a reducir, para el año 2015, la propagación del VIH/SIDA	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboración con las entidades Basida, Remal y Sucuel, para ayudar a personas con SIDA o drogodependientes en el barrio de Vallecas, Madrid. • Aportaciones a la Fundación Respira, al Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas Carlos III y la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción.
	Haber detenido y comenzado a reducir, para el año 2015, la incidencia del paludismo y otras enfermedades graves	
Objetivo 7: Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente	Incorporar los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales e invertir la pérdida de recursos del medio ambiente	<p><i>Ver el capítulo de Medio Ambiente de esta Memoria.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Iberia con las especies españolas protegidas. Los aviones que se incorporan a la flota de Iberia son bautizados con los nombres de las especies españolas en peligro de extinción. Iberia facilita el transporte en sus bodegas de animales en peligro de extinción que son devueltos a sus lugares de origen para su recuperación en centros especializados. • Iberia ha estado presente en el Foro Europeo de Energías Renovables celebrado en Bilbao, en el Congreso de la Fundación CONAMA (agua, cambio climático, naturaleza) en Iguazú, en la Conferencia sobre gestión del agua "AQUA 09" en Madrid y en el Congreso Internacional de Ingeniería Energética y Medio Ambiente en Portugal.
	Reducir a la mitad, para el año 2015, el porcentaje de personas que carezcan de acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento	
	Haber mejorado considerablemente, para el año 2020, la vida de, por lo menos, 100 millones de habitantes de suburbios	
Objetivo 8: Fomentar una alianza mundial para el desarrollo	Desarrollar aún más un sistema comercial y financiero abierto, basado en normas, previsible y no discriminatorio	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso con los principios del Pacto Mundial. • Estrecha colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo (AECID).
	Atender las necesidades especiales de los países menos adelantados	
	Atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y de los pequeños Estados insulares en desarrollo	
	Encarar de manera general los problemas de la deuda de los países en desarrollo con medidas nacionales e internacionales a fin de hacer la deuda sostenible a largo plazo	



Iberia contribuye a la difusión de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y a la sensibilización de sus grupos de interés hacia su consecución a través de la iniciativa: **“2015: Un mundo mejor para Joana”** del Foro de Reputación Corporativa, del que Iberia forma parte.

www.2015unmundomejorparaJoana.com



Iberia y Latinoamérica

Un año más, la compañía celebró una Navidad solidaria, obsequiando a sus clientes con adornos navideños artesanales, elaborados por hombres y mujeres de poblados peruanos.

Asimismo, los clientes Business recibieron esos días otro obsequio especial: una estrella de cerámica para colgar en el árbol de Navidad, elaborada y pintada a mano por jóvenes artesanos peruanos.



8.2 Participación en asociaciones y fundaciones

La compañía forma parte de diversas asociaciones y fundaciones relacionadas con la Responsabilidad Social de las Empresas.

- **Foro de Reputación Corporativa:**

El Foro de Reputación Corporativa (fRC), se fundó en septiembre de 2002 y actualmente está integrado por once importantes empresas españolas: Grupo Agbar, BBVA, Repsol YPF, Telefónica, Abertis, Ferrovial, Gas Natural, Iberdrola, Iberia, RENFE y Metro de Madrid.

El fRC es un lugar de encuentro, análisis y divulgación de tendencias, herramientas y modelos de gestión de reputación corporativa. Todas las empresas del Foro están adscritas al Pacto Mundial de las Naciones Unidas e impulsan la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

El interés de estas empresas por la reputación surge de su convencimiento acerca del impacto que ésta tiene como elemento generador de valor para las empresas, para sus grupos de interés y, en definitiva, para la sociedad.



www.reputacioncorporativa.org

- **Fundación Empresa y Sociedad:**

La Fundación Empresa y Sociedad se constituyó en 1995 y cuenta con el patrocinio y apoyo estratégico de Fundación Once, Iberia y Mapfre. Promueve que las empresas tomen la iniciativa frente a retos relacionados con la plena integración en la sociedad de personas desfavorecidas (inmigración, envejecimiento, discapacidad, desarrollo local, educación, cooperación internacional...). Se fundamenta en el análisis comparativo de empresas españolas comprometidas en mejorar la integración social, contextualizando cada caso según su tipología, dimensión e impacto. Trata de inspirar líneas de acción concretas y que cada empresa reflexione sobre las iniciativas que tienen más sentido según sus recursos, características y circunstancias.



www.empresaysociedad.org

- **Fundación Carolina:**

Institución creada en el año 2000, que cuenta entre sus patrocinadores con empresas como Sogecable, PRISA, FCC, ACS, EL Corte Inglés e Iberia, entre otras. Está dedicada a la promoción de las relaciones culturales y la cooperación en materia educativa y científica entre España y los países de la Comunidad Iberoamericana de Naciones, así como con otros países con vínculos históricos, culturales o geográficos con España.

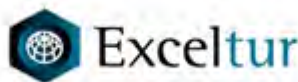
El Plan de Actuación 2009 de la Fundación Carolina parte del principio de que la educación y la investigación juegan un papel clave para la construcción de sociedades más justas y son la mejor garantía para el fortalecimiento de las instituciones democráticas y para el ejercicio de una ciudadanía responsable.



www.fundacioncarolina.es

- **Exceltur:**

Asociación sin ánimo de lucro formada en la actualidad por 24 de los más relevantes grupos empresariales turísticos españoles. Esta asociación trata de anticiparse a los procesos de cambio que requieren los cada día más globales y exigentes mercados, difundiendo estudios relacionados con el sector turístico y recomendaciones de futuro.



www.exceltur.org

- **Confederación Española de Organizaciones Empresariales - CEOE:**

Iberia forma parte de la **Comisión de Responsabilidad Social** de la CEOE junto a otras grandes empresas y asociaciones de PYMES españolas, configurada como un foro de encuentro y de debate para analizar las tendencias de la RSE en el mercado, y que a su vez representa a sus miembros en el grupo de trabajo de la Guía ISO 26000, y en el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas, creado en febrero de 2008 y presidido por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España.

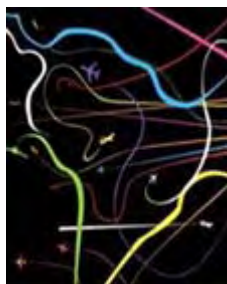
www.ceoe.es

- **Club Excelencia en Gestión:**

Iberia participa junto a otras empresas, organismos públicos y privados e instituciones académicas, en un grupo de trabajo creado en 2009, denominado **Excelencia Socialmente Responsable**, cuyo objetivo es encontrar soluciones para **incorporar los valores sociales a la estrategia** de las organizaciones, como fuente de oportunidades y ventajas competitivas.



www.clubexcelencia.org



Iberia y Latinoamérica

La **Fundación Euroamérica**, de la que Iberia es patrono, celebró su X Aniversario en 2009, diez años en los que ha impulsado proyectos de colaboración y entendimiento entre Europa e Iberoamérica y ha fomentado el diálogo entre los dos continentes.

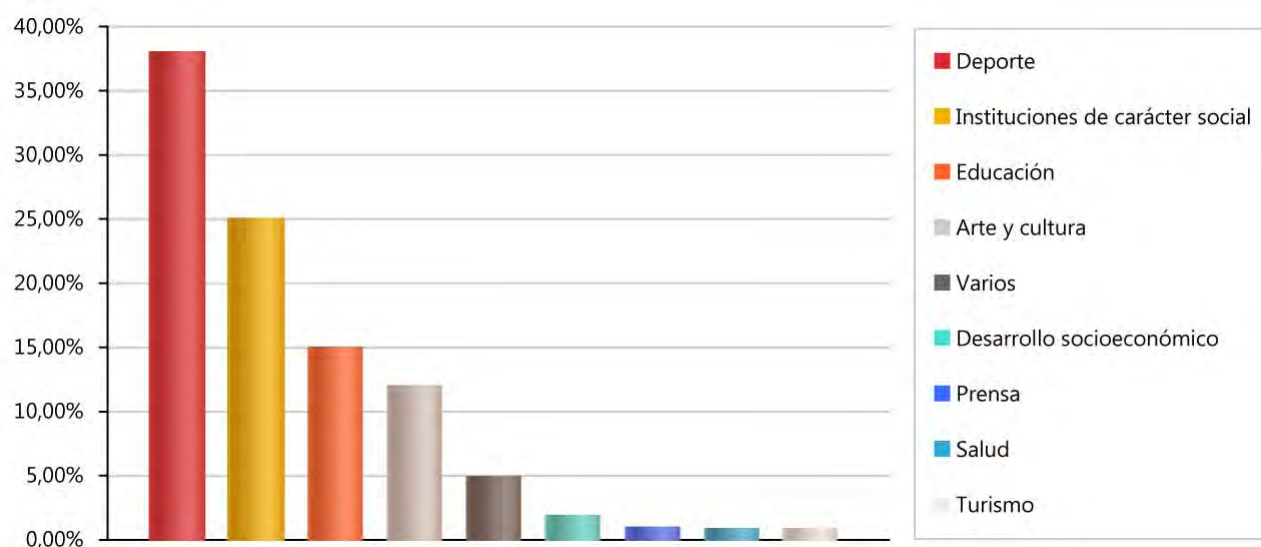
Iberia también es patrono y miembro fundador de FUNDIBEQ, la **Fundación Iberoamericana para la Calidad**, que desarrolla un Programa de Calidad y Excelencia en la Gestión adscrito a la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno, con la participación de grandes empresas españolas e iberoamericanas.

8.3 Inversión responsable

La **inversión directa** de Iberia a los grupos de interés social durante 2009, considerando las aportaciones dinerarias y las valoraciones en especie, ha sido de 1.617.919 €. Por tercer año consecutivo, la compañía ha realizado también aportaciones a proyectos externos de protección del medio ambiente. Puede observarse el desglose de las ayudas realizadas *en los Anexos de esta Memoria*.

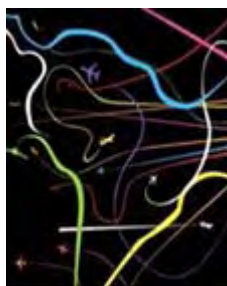


En cuanto a las inversiones en **acuerdos de patrocinio**, es decir, convenios de colaboración con entidades de carácter deportivo, cultural, educativo, etc.; en 2009 alcanzaron los 7.870.765 €.



En todo momento, la compañía patrocina iniciativas y eventos que estén alineados con los valores con los que se identifica. Entre las novedades de 2009 han destacado:

- Acuerdo comercial con la **Federación Española de Cámaras del Libro** para transportar libros y material educativo, y facilitar el viaje de profesionales a eventos y actos culturales relacionados con el sector editorial. La compañía, consciente de la importancia de la producción literaria de España, aporta su colaboración en la difusión y el transporte de la cultura.
- Acuerdo de colaboración con la **Real Academia Española**, por el que Iberia ha sido designada como el transportista oficial de la Academia, facilitando el transporte a los miembros de la RAE y a sus colaboradores profesionales en sus viajes a los países de habla hispana y a los distintos centros de investigación lingüística nacionales y europeos. El servicio se extiende a los representantes de las 21 Academias asociadas que acuden a actos organizados por la RAE.
- Acuerdo de colaboración con la **Fundación Amigos del Museo del Prado**, por el que los empleados de la compañía y sus familiares pueden hacerse *Amigos del Museo del Prado* en unas condiciones económicas muy ventajosas, lo que permite acceder, entre otros beneficios, a sus exposiciones sin esperas innecesarias, y contribuir a la conservación y al desarrollo de una de las pinacotecas más importantes del mundo.



Iberia y Latinoamérica

Iberia y Casa de América tienen un acuerdo por el cual fomentan la asistencia al cine de los empleados y clientes de la compañía con descuentos para acceder a la "Sala Iberia" de la Casa de América. La "Sala Iberia" es la única sala en España dedicada exclusivamente a exhibir cine iberoamericano. Esto posibilita que las películas latinoamericanas que no encuentran distribución comercial puedan ser estrenadas y reconocidas por el Ministerio de Cultura español.



Campaña DONA TU MÓVIL

Con el lema *"Le queda mucha vida al móvil que ya no usas ¡DÓNALO!"*, **Iberia, Cruz Roja y la ONG Entreculturas** lanzaron en 2009 una campaña de colaboración para recoger móviles en desuso entre los clientes y empleados de la compañía, mediante bolsas en cajas expendedoras situadas en los centros de trabajo, oficinas de billetes y salas VIP de los aeropuertos nacionales, y disponibles a bordo de los aviones. Una vez introducido el móvil en la bolsa, el donante podía echar la bolsa en cualquier buzón de correos.

Los ingresos generados con la reutilización de los móviles donados se están destinando a proyectos humanitarios, sociales y de educación en países en vías de desarrollo. Además, al promover su reutilización y reciclado, se está favoreciendo la protección del medio ambiente.



ANEXOS

A.1. Desarrollo de los Principios del Pacto Mundial

A.2. Contenidos e Indicadores según Global Reporting Initiative - versión 3.0

A.3. Aportaciones de carácter social y Acuerdos de patrocinio

A.4. Plantilla y Relaciones Laborales

A.5. Certificado de verificación

A.1. Desarrollo de los Principios del Pacto Mundial

EL PACTO MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS EN LA MEMORIA DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA 2009				
Categorías	Principios	Indicadores GRI (relevancia directa)	Indicadores GRI (relevancia indirecta)	Ubicación en la Memoria
				> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo
DERECHOS HUMANOS	Principio 1: Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia	HR1 - HR7	LA4, LA13, LA14, SO1	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos > 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS > Posturas públicas > <i>Protección de los DDHH y Ayuda Humanitaria</i>
	Principio 2: Las empresas deben asegurarse de no ser cómplices en la vulneración de los derechos humanos	HR1, HR2		> 6. PROVEEDORES > Compras responsables > 7. EMPLEADOS > Ética y Códigos de conducta > <i>Guía Ética</i>
EMPLEADOS	Principio 3: Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva	LA4, LA5, HR5		> 7. EMPLEADOS > Plantilla y relaciones laborales > <i>Participación, representación sindical y Negociación colectiva</i>
	Principio 4: Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción	HR7	HR1 - HR3	> 6. PROVEEDORES > Compras responsables > 7. EMPLEADOS > Ética y Códigos de conducta > <i>Guía Ética</i>
	Principio 5: Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil	HR6	HR1 - HR3	
	Principio 6: Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación	HR4, LA2, LA13, LA14	HR1, HR2, EC5, EC7, LA3	> 7. EMPLEADOS > Igualdad de oportunidades y diversidad
MEDIO AMBIENTE	Principio 7: Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente	EN1-EN30, EC2		> 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos > 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS > Posturas públicas > <i>Cambio climático</i>
	Principio 8: Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental	EN2, EN5 - EN7, EN10, EN14, EN18, EN21, EN22, EN26, EN30	EC2, EN1, EN3, EN4, EN8, EN16, EN17, EN19, EN20, EN23, EN24, EN28, EN29, PR3, PR4	> 3. MEDIO AMBIENTE > 8. SOCIEDAD
	Principio 9: Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente	EN2, EN5 - EN7, EN10, EN18, EN26		
LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	Principio 10: Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno	SO2 - SO4	SO5	> 5. ACCIONISTAS > Políticas de prevención del fraude y lucha contra la corrupción

Iberia está adherida a estos principios como socio fundador desde el año 2004. Más información en www.pactomundial.org





Guía ética para la aplicación del Pacto Mundial en Iberia

Los empleados de Iberia somos conscientes del impacto que nuestro comportamiento puede tener en otras personas, especialmente en aquéllas con diferentes culturas a la nuestra. Por tanto, en aplicación de los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, desarrollamos nuestro trabajo respetando los siguientes principios éticos:

1. Nunca discriminamos a nadie, por ningún motivo: raza, edad, sexo, creencias, condición física, o puntos de vista diferentes al nuestro.
2. Ofrecemos a nuestros clientes una correcta actitud de servicio, respetuosa y proactiva, y especialmente cuando se producen incidencias operativas.
3. Rechazamos cualquier actividad ilegal o poco ética que podamos observar, y la notificamos inmediatamente.
4. No divulgamos información confidencial de la compañía, y nunca tratamos de influir en las relaciones comerciales que puedan tener nuestros familiares y/o amigos con la compañía.
5. Ponemos toda nuestra atención en evitar cualquier accidente laboral que pueda afectarnos, o a nuestros compañeros y clientes.
6. Cuidamos el medio ambiente, y fomentamos su protección entre nuestros clientes, proveedores y colegas.
7. Utilizamos con máximo respeto y responsabilidad los bienes de la compañía, tanto materiales como intelectuales.
8. Trasmitimos internamente nuestras ideas de mejora, de manera que puedan ser útiles para el futuro de la empresa.
9. Colaboramos con nuestros compañeros siempre que nos piden ayuda y tenemos la posibilidad de dársela, y siempre contestamos a su petición a la mayor brevedad.
10. Mantenemos un alto nivel de eficiencia en nuestra actividad, haciendo nuestro trabajo compatible con nuestra vida personal, y optamos por el buen humor, el respeto, la lealtad y la cordialidad en todas las relaciones interpersonales que mantenemos en el trabajo.

Esta guía no reemplaza ninguno de los acuerdos, convenios, códigos, estatutos y normas suscritas por la compañía, sino que los complementa y busca ayudar a su cumplimiento. Enviar cualquier comentario o sugerencia sobre esta guía ética al buzón: daicrescor@iberia.es

A.2. Contenidos e Indicadores según Global Reporting Initiative - versión 3.0

Índice de contenidos básicos e indicadores del desempeño Guía GRI 3.0

Aclaraciones previas

- **Los indicadores GRI versión 3.0 se clasifican en principales y adicionales.** Los primeros son aquellos importantes para la compañía y para la mayoría de los grupos de interés. Los segundos son aquellos que representan una práctica destacada, aunque no muy extendida, en la medición de aspectos sociales, económicos o ambientales, y que ofrecen información relevante a las partes interesadas, pudiendo ser considerados en el futuro como indicadores principales.
- El estándar GRI A+ supone la inclusión de todos los indicadores principales o la explicación de su omisión. En la tabla de **Indicadores no aplicables** se detalla el motivo de los que no aplican al negocio de transporte aéreo o a Iberia.
- Iberia ha incluido igualmente algunos **indicadores complementarios** a los listados por la guía GRI 3.0, como consecuencia de la representatividad dentro de su actividad y del cumplimiento del principio de transparencia.
- Al igual que en anteriores Memorias, en el presente informe se ha incluido una **correspondencia aproximada de los indicadores GRI con los criterios de inclusión de los índices de sostenibilidad DJSI - Dow Jones Sustainability Indexes y FTSE4Good** (últimas columnas de las tablas). Se considera interesante realizar dicha correspondencia para identificar qué aspectos son considerados por las principales referencias para la compañía en materia de Responsabilidad Corporativa.
- Los indicadores publicados en esta Memoria **cubren todas las áreas y actividades desarrolladas en la compañía** sin existir ninguna limitación sobre el alcance o cobertura de la Memoria sobre esta materia. También se asegura la **comparabilidad adecuada de los indicadores 2009 con respecto a los años anteriores**. En el caso de información anual en porcentajes, se realiza la comparación en puntos porcentuales (p.p.)
- Como novedad desde 2008, **se añade una columna que identifica el área responsable de cada indicador**, de acuerdo a la organización y responsabilidades del Modelo de RC de Iberia (ver capítulo > 1. IBERIA RESPONSABLE).

Apartado GRI	Contenido	Ubicación en la Memoria o explicación	Área responsable	DJSI	FTSE4Good
		> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo			
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS					
1.1	Declaración del Presidente	Carta del Presidente > 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS > Posturas públicas > <i>Crisis económica</i>	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		
1.2	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades	> 0. INTRODUCCIÓN > <i>El sector del transporte áreo</i> > 0. INTRODUCCIÓN > <i>Un año de cambios para Iberia</i> > 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos > 1. IBERIA RESPONSABLE > Modelo de Responsabilidad Corporativa > <i>Política de RC</i>		✓	✓
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN					
2.1	Nombre organización informante	Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	TODAS	✓	✓
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios	> 0. INTRODUCCIÓN > <i>Perfil de Iberia</i> > 5. ACCIONISTAS > Gestión de la Marca		✓	✓
2.3	Estructura operativa de la organización	> 0. INTRODUCCIÓN > <i>Un año de cambios para Iberia</i> > 1. IBERIA RESPONSABLE > Modelo de Responsabilidad Corporativa > <i>Organización y Responsabilidades de la RC en Iberia</i>			
2.4	Localización de la sede principal de la organización	c/ Velázquez, 130 - 28006 - MADRID (ESPAÑA)			
2.5	Países en los que opera la organización	> 7. EMPLEADOS > Plantilla y Relaciones Laborales	RECURSOS HUMANOS		✓
2.6	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica	Sociedad Anónima	TODAS		
2.7	Mercados servidos	Negocio de Transporte Aéreo: España, Europa, América, África y Oriente Medio Negocios de Mantenimiento y de Servicios Aeroportuarios: Con base en España, asisten a compañías aéreas de todo el mundo			
2.8	Dimensiones de la organización informante	> 0. INTRODUCCIÓN > Perfil de Iberia <i>Ver indicador EC1</i>		✓	
2.9	Cambios significativos acaecidos en la organización	> 0. INTRODUCCIÓN > <i>Un año de cambios para Iberia</i>			
2.10	Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Premios y Reconocimientos en 2009			

Apartado GRI	Contenido	Ubicación en la Memoria o explicación	Área responsable	DJSI	FTSE4Good
		> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo			
PARÁMETROS DE LA MEMORIA					
PERFIL DE LA MEMORIA					
3.1	Período cubierto de la Memoria	2009	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	✓
3.2	Fecha de la Memoria previa más reciente	2008			
3.3	Ciclo de presentación de memorias	Anual			
3.4	Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria	daicrescor@iberia.es		✓	✓
ALCANCE Y COBERTURA DE LA MEMORIA					
3.5	Proceso de definición del contenido de la memoria	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Modelo de Responsabilidad Corporativa > Política de RC y ámbitos de aplicación > 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos > 1. IBERIA RESPONSABLE > Evaluaciones externas Ver también el proceso consultivo descrito en la Memoria de 2008 (Apartado 1.1.)	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		
3.6	Cobertura de la memoria	Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Por su reducido tamaño y por desarrollar, en su mayoría, actividades completarias a la matriz, las empresas participadas del Grupo Iberia no tienen impactos significativos en materia de sostenibilidad, excepto Vueling, sobre la que existe un compromiso de independencia		✓	✓
3.7	Existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria	> ANEXOS > Anexo A.2. > Indicadores no aplicables			
3.8	La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos, filiales, etc.	Los indicadores de esta Memoria pertenecen a Iberia L.A.E. En el Informe Anual Consolidado se puede consultar la información económica del Grupo			
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos	Los cálculos de los indicadores se realizan bajo metodologías internacionalmente aceptadas			
3.10	Efecto que pueda tener la reexpresión de información perteneciente a memorias anteriores	No ha habido cambios de datos ni de metodologías con respecto al año anterior			
3.11	Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance				
INDICE DEL CONTENIDO DEL GRI					
3.12	Localización de los contenidos básicos en la memoria	> GUÍA DE CONTENIDOS > 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS > ANEXOS > A.2. Contenidos e Indicadores según GRI	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		
VERIFICACIÓN					
3.13	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria	> 0. INTRODUCCIÓN > Acerca de esta Memoria	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	

Apartado GRI	Contenido	Ubicación en la Memoria o explicación	Área responsable	DJSI	FTSE4Good
		> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo			
GOBIERNO, COMPROMISOS Y PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS					
4.1	Estructura de gobierno de la organización	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN, Comisión Ejecutiva, Comisión de Auditoría y Cumplimiento, Comisión de Nombramientos y Retribuciones, Comisión de Seguridad. Ver Informe Anual 2009 del Grupo Iberia; Apartado Informe Anual de Gobierno Corporativo	SECRETARÍA GENERAL	✓	✓
4.2	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo	Sí. Ver Informe Anual de Gobierno Corporativo Ap.B.1.21		✓	✓
4.3	Número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos	10, todos excepto el Presidente y el Consejero Delegado		✓	✓
4.4	Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno	Junta General de Accionistas. Departamento de la compañía dedicado a la relación con los accionistas: invesrel@iberia.es > 7. EMPLEADOS > Plantilla y Relaciones Laborales > Representación y participación sindical		✓	✓
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano del gobierno, altos directivos y ejecutivos y el desempeño de la organización	CONSEJEROS: % fijo del beneficio atribuido ejercicio anterior ALTA DIRECCIÓN: Variable anual por objetivos		✓	✓
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno	Reglamento del Consejo de Administración; Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a Mercados de Valores de Iberia, LAE, SA y de su grupo de sociedades; Comisión de Nombramientos y Retribuciones			✓
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos	Propuesta del Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Ver Informe Anual 2009 del Grupo Iberia; Apartado Informe Anual de Gobierno Corporativo		✓	
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Modelo de Responsabilidad Corporativa > Política de Responsabilidad Corporativa > 5. ACCIONISTAS > Buen Gobierno	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	✓
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social.	El Consejo de Administración aprueba la Política de RC. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento revisa la información anual de RC para su aprobación en el Consejo	SECRETARÍA GENERAL	✓	
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno	Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Ver Informe Anual 2009 del Grupo Iberia; Apartado Informe Anual de Gobierno Corporativo		✓	✓
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos > 5. ACCIONISTAS > Gestión de Riesgos	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	✓
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización apruebe	> 7. EMPLEADOS > Voluntariado social > 8. SOCIEDAD > Objetivos de Desarrollo del Milenio > ANEXOS > A.3. Aportaciones realizadas a entidades y causas de carácter social y medioambiental en 2009	PUBLICIDAD Y PATROCINIO		✓
4.13	Principales asociaciones a las que pertenezca o apoya	> 8. SOCIEDAD > Participación en asociaciones y fundaciones			
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Modelo de Responsabilidad Corporativa > Esferas de influencia	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	✓
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete			✓	✓
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés			✓	✓
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria	> 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS		✓	✓

Dimensión económica: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 5 > ACCIONISTAS

Ubicación en la memoria: > Capítulo 6 > PROVEEDORES

Indicadores del desempeño económico				2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)	Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo									
EC1	Principal	Valor económico directo generado y distribuido incluyendo ingresos y costes de explotación.(Dato: ingresos de explotación en millones de €)	VER INFORME FINANCIERO ANUAL IBERIA L.A.E.	4.929	5.359	5.494	5.480	4.439	-19,0%	RELACIÓN INVERSORES		✓
EC2	Principal	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático	> 2. COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS > Posturas públicas > <i>Cambio climático</i> > 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	Cualitativo						CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE	✓	✓
EC3	Principal	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales. (Dato: % de empleados cubiertos)	> 7. EMPLEADOS > Asistencia y beneficios sociales	100% (ver también indicador LA3)						RECURSOS HUMANOS		
EC4	Principal	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos	<i>Esta página</i>	0	0	0	0	0	-	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		✓
EC5	Adicional	Salario mínimo interprofesional (en €)	<i>Esta página</i>	7.182	7.573	7.988	8.400	8.736	4,0%	RECURSOS HUMANOS		
		Salario mínimo IBERIA (en €)		14.684	13.930	14.635	15.147	15.147	0,0%			
		Rango de las relaciones entre el salario inicial estándar y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas		104,4%	84,0%	83,2%	80,3%	73,4%	-6,9 p.p.			✓
EC6	Principal	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas	> 6. PROVEEDORES > Compras Responsables	Las operaciones significativas de contratación de bienes y servicios se realizan desde España (centralización de compras), sin que ello implique que se favorezca la contratación de proveedores nacionales (compiten en igualdad de condiciones)						COMPRAS E INVERSIONES		✓
EC7	Principal	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas	> 7. EMPLEADOS > Igualdad de oportunidades y diversidad	Es política de la compañía contratar a personal local de los países en los que opera como multinacional. Aproximadamente el 50% de los directivos son contratados localmente. La contratación de personal local en el extranjero se rige por normativa interna. Ver Anexo A.4. (<i>Acuerdos laborales y representación sindical por países</i>)						RECURSOS HUMANOS		✓
EC8	Principal	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie	> 8. SOCIEDAD > Inversión responsable	Ver desglose en el Anexo A.3.						PUBLICIDAD Y PATROCINIO		
EC9	Adicional	Entendimiento y descripción de los impactos económicos indirectos significativos, incluyendo el alcance de dichos impactos	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos	Cualitativo						RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		✓
INDICADOR IBERIA		Ingresos procedentes de vuelos de menos de 400 km de ruta sobre total	> 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	1,96%	1,53%	1,98%	0,32%	0,30%	-0,02 p.p.	CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE	✓	
		Toneladas de carga transportada (en tráfico regular o especial)		209.684	208.762	260.601	242.213	211.243	-12,8%		✓	

Dimensión ambiental: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 3 > MEDIO AMBIENTE > La gestión ambiental en Iberia

Indicadores del desempeño ambiental										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
OPERACIONES VUELO												
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
			> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo									
EN3	Principal	Consumo de combustible (Ton/año)	> 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	1.920.245	1.927.472	1.923.837	1.835.884	1.794.209	-2,27%	CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE	✓	✓
		Consumo específico de combustible (litros/TKT)		0,470	0,432	0,417	0,411	0,414	0,73%		✓	✓
EN16	Principal	Emisiones de CO ₂ (Ton) para el total de vuelos de Iberia		6.049.793	6.071.538	6.060.086	5.783.034	5.651.758	-2,27%		✓	✓
INDICADOR IBERIA		Edad media de la flota (número de años)		7,95	7,92	7,66	7,13	7,30	2,38%		✓	✓
EN20	Principal	Emisiones de NOx en ciclos LTO (Ton)	> 3. MEDIO AMBIENTE > La Calidad del aire local y las operaciones de las aeronaves	2.995	2.841	2.673,90	2.185,00	2.161,96	-1,05%		✓	✓
		Emisiones de HC en ciclos LTO (Ton)		233	219	212	164	168	2,17%		✓	✓
		Emisiones de CO en ciclos LTO (Ton)		1.211	1.125	1.088	944	940	-0,44%		✓	✓
EN28	Principal	Episodios y multas asociados al incumplimiento de los convenios , tratados, declaraciones y normativas asociadas a los temas medioambientales.	> 3. MEDIO AMBIENTE > La gestión ambiental en Iberia	0	0	0	0	0	-			✓

■ Datos calculados de acuerdo a metodología interna. La Directiva 2008/101/EC se encuentra actualmente en estudio

ACTIVIDADES TIERRA										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
			> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo									
CARGA										CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE		
		CLASIFICACIÓN EQUIPOS TIERRA										
INDICADOR IBERIA			> 3. MEDIO AMBIENTE > Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra	44	49	33	30	28	-6,67%			
		Unidades gasoil		0	0	0	0	0	-			
		Unidades gasolina		159	145	139	134	125	-6,72%			
		Unidades eléctricos		102.135	91.387	79.412	64.465	43.150	-33,06%			
EN3	Principal	Consumo gasoil combustible (litros)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	23.671	7.888	9.540	9.835	9.362	-4,81%			
EN4	Principal	Consumo de energía eléctrica (J*10 ⁹)		8.647	5.210	4.157	3.102	4.095	32,01%			
EN8	Principal	Consumos de agua (m3)		66	60	61	32	33	2,14%			
EN1	Principal	Consumos de papel (Ton.)										
EN3	Principal	CONSUMO EN CALDERAS								✓	✓	
		Consumo de gasoleo C (litros)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	626.133	560.000	697.500	738.000	721.334	-2,26%	✓	✓	
EN24	Adicional	GESTION DE RESIDUOS PELIGROSOS (fluorescentes, tóner, baterías, filtros de aceite, absorbentes impregnados, otros)								✓	✓	
		Generación (Ton.)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos	2,15	3,89	6,54	3,22	3,28	1,86%	✓	✓	
EN22	Principal	GESTIÓN DE RESIDUOS URBANOS (papel/cartón, envases, madera, orgánica)								✓	✓	
		Generación (Ton)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos	270	207	213	223	211	-5,13%	✓	✓	
SERVICIOS AEROPORTUARIOS												
		CLASIFICACIÓN EQUIPOS TIERRA										
INDICADOR IBERIA			> 3. MEDIO AMBIENTE > Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra	3.325	3.484	3.373	3.373	2.479	-26,50%			
		Unidades gasoil		88	93	52	42	26	-38,10%			
		Unidades gasolina		495	494	472	393	378	-3,82%			
		Unidades eléctricos		8.551.947	7.659.755	6.548.405	6.690.692	4.449.266	-33,50%			
EN3	Principal	Consumo gasoil combustible (litros)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	41.811	30.471	13.323	29.317	29.614	1,01%			
EN4	Principal	Consumo de energía eléctrica (J*10 ⁹)		100.796	88.073	76.242	28.257	34.852	23,34%			
EN8	Principal	Consumos de agua (m3)		123	109	78,0	82,0	71,7	-12,54%			
EN1	Principal	Consumos de papel (Ton.)										
EN24	Adicional	GESTION DE RESIDUOS PELIGROSOS (aceites y filtros, disolventes, baterías, zapatas, absorbentes y envases contaminados, taladrinas, anticongelantes, lodos de decantador, fluorescentes, pilas), incluyendo Vehículos Fuera de Utilización entregados a CART								✓	✓	
		Generación (Ton.)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos	264	249	183,55	258,4	378,6	46,54%	✓	✓	
EN22	Principal	GESTIÓN DE RESIDUOS URBANOS (papel/cartón, envases y embalajes, pallets, otros)								✓	✓	
		Generación (Ton.)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos	892	1098,2	586,56	1.123,24	277,36	-75,31%	✓	✓	

ACTIVIDADES TIERRA										Área responsable	DJSI	FTSE4Good			
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)						
			> N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo												
ZONAS INDUSTRIALES - MADRID										CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE					
EN3	Principal	CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN CALDERAS													
		Consumo de gas natural (Kwh)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	181.808.413	144.358.672	206.266.380	124.882.001	91.921.933	-26,39%						
		Consumo de gasóleo C (litros)		257.632	244.900	161.357	118.047	163.512	38,51%						
EN4	Principal	GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN LA PLANTA DE COGENERACIÓN													
		Total neto (julios*10 ⁹)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	142.035	101.369	55.955	79.419	35.882	-54,82%						
		% Consumido en Iberia		33	27	36,24	83,96	83,65	- 0,31 p.p						
		% Vendido a la red		67	73	64	16,04	16,35	+ 0,31 p.p						
		Consumo Gas Natural (KWh)		118.742.426	85.309.139	47.859.872	66.149.494	29.886.531	-54,82%						
EN4	Principal	CONSUMO TOTAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA (julios*10 ⁹)		217.993	247.180	270.788	223.855	257.928	15,22%						
EN8	Principal	CONSUMO TOTAL DE AGUA (m3)	557.003	414.898	376.227	403.498	405.996	0,62%							
EN16	Principal	EMISIONES DE CALDERAS EN ZONAS INDUSTRIALES													
		CO ₂ (Ton)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra	33.967	27.276	19.209	24.286	19.541	-19,54%						
EN20	Principal	SO ₂ (Ton)		1,01	0,39	0,63	0,46	0,62	35,43%						
		NOx (Ton)		32,5	25,9	18,4	22,2	17,8	-19,82%						
EN19	Principal	USOS CRÍTICOS DE HALÓN													
		Kg. instalados en los equipos	> 3. MEDIO AMBIENTE > Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra	7.645	7.270	7.312	6.336	7.250	14,43%						
		Kg. utilizados		120,00	71,15	24,92	52,05	18,63	-64,21%						
		Kg. almacenados para estos usos		0	0	0	0	0	-						
EN19	Principal	Uso de productos con COVs en zonas industriales (litros)		122.729	101.101	110.074	113.651	118.351	4,14%						
EN22	Principal	GENERACIÓN DE RESIDUOS URBANOS (papel y cartón, madera, no segregados) en toneladas	1.250	1.487	1.537	1.555	1.322	-14,98%							
EN24	Adicional	GENERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS (aguas de lavado, pinturas, disolventes, metales en solución, aceites, envases y absorbentes contaminados, lodos de hidróxidos, queroseno residual, RAEE, otros) en toneladas (*)	17.496	16.362	15.013	13.760	14.387	4,56%							
DATOS COMUNES PARA ACTIVIDADES TIERRA															
EN22	Principal	Gestión de residuos urbanos (%)													
		Reutilización	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos actividades tierra	0	0	0	0,7	0,0	- 0,7 p.p.						
		Reciclaje		29	28	27,4	21,8	27,2	+ 5,6 p.p.						
		Valorización		0	1,9	2,1	1,1	0,6	- 0,5 p.p.						
		Eliminación		71,0	70,1	70,5	76,4	72,2	- 4,2 p.p.						
EN24	Adicional	Gestión de residuos peligrosos (%)													
		Reutilización	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos actividades tierra	9	9	0,0	0,0	0,0	-						
		Reciclaje		21	21	0,2	0,2	0,3	+ 0,1 p.p.						
		Valoración energética		24	24	5,5	2,3	3,4	+ 1,1 p.p.						
		Depósito de seguridad		46	46	94,3	97,5	96,3	- 1,2 p.p.						

(*) Incluye aguas industriales (95% de los residuos peligrosos)



ASPECTOS AMBIENTALES GENERALES										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
EN2	Principal	% de los materiales utilizados que son materiales valorizados	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	Dadas las particularidades del sector aéreo, la normativa técnica de aplicación y los parámetros de seguridad vigentes, no se emplean materiales procedentes de valorización, sino originales						CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE		
EN5	Adicional	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia (variación del consumo específico)	> 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	-5,24%	-8,09%	-3,47%	-1,44%	0,73%	+ 0,71 p.p.		✓	
EN6	Adicional	Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas	> 3. MEDIO AMBIENTE > La gestión ambiental en Iberia	Ver también proyectos innovadores en el capítulo >4. CLIENTES								✓
EN7	Adicional	Iniciativas para reducir el consumo indirecto de energía y las reducciones logradas con dichas iniciativas		Ver indicadores EN6, EN18, y EN26							✓	
EN10	Adicional	% y volumen total de agua reciclada y reutilizada	> 3. MEDIO AMBIENTE > Consumo de recursos de las actividades de tierra	0	0	0	0	0	-			
EN13	Adicional	Hábitats protegidos o restaurados	> 3. MEDIO AMBIENTE > Entorno y biodiversidad	Iberia no opera en espacios protegidos, no obstante, realiza actuaciones de protección de los hábitats ya sea de forma directa o a través de sus actividades de patrocinio						PUBLICIDAD Y PATROCINIO		✓
EN14	Adicional	Estrategias y acciones implantadas y planificadas para la gestión de impactos sobre la biodiversidad										✓
EN17	Principal	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso	> 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	Las emisiones indirectas producidas en Iberia están incluidas en el Indicador EN16 y EN20, así como en el inventario de emisiones CO ₂						CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE	✓	✓
EN 18	Adicional	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas		Estas tablas proporcionan información de la reducciones logradas en los indicadores ambientales relacionados desde 2005 hasta 2009							✓	✓
EN21	Principal	Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino (m3)	> 3. MEDIO AMBIENTE > Residuos actividades tierra	168.832	142.048	120.792	102.790	106.115	3,23%			
				Todos los vertidos son tratados cumpliendo con los requisitos normativos vigentes								
EN23	Principal	Nº total y volumen de los derrames accidentales más significativos		0	0	0	0	0	-			
EN26	Principal	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.	> 3. MEDIO AMBIENTE > El Cambio Climático y las operaciones de vuelo	Ver indicador IB (Edad media de la flota) e indicadores EN16 y EN20 para las reducciones							✓	✓
EN29	Adicional	Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal	> 3. MEDIO AMBIENTE > Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de las actividades en tierra	Ver inventario de emisiones CO ₂							✓	✓
EN30	Adicional	Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales (miles de euros)	> 3. MEDIO AMBIENTE > La gestión ambiental en Iberia	3.139	3.926	2.869	3.995	6.000	50,19%	✓		

INVENTARIO DE EMISIONES CO ₂ SEGÚN METODOLOGÍA GHG PROTOCOL													
Alcance GHG Protocol	Tipos de emisión	Emisiones GEIs (tCO ₂)						Emisiones por empleado* (tCO ₂ /empleado)					
		2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009 - 2008	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009 - 2008
Emisiones directas (Alcance 1)	Calderas y grupos electrógenos (gas natural)	55.542	42.443	46.963	35.303	22.510	-36,24%	2,16	1,70	1,99	1,57	1,06	-32,62%
	Calderas y grupos electrógenos (gasóleo)	2.383	2.171	2.316	3.372	2.386	-29,23%	0,09	0,09	0,10	0,15	0,11	-25,22%
	Vehículos propiedad de Iberia o en renting (gasolina)	56	55	38	38	15	-60,30%	0,002	0,002	0,002	0,002	0,001	-58,05%
	Vehículos propiedad de Iberia o en renting (gasóleo)	23.193	20.773	17.763	17.722	12.040	-32,07%	0,90	0,83	0,75	0,79	0,57	-28,21%
Emisiones indirectas (Alcance 2)	Consumo eléctrico	37.875	34.423	36.135	26.304	26.391	0,33%	1,47	1,38	1,53	1,17	1,24	6,02%
Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	Desplazamiento hacia trabajo en vehículo privado	19.375	18.833	17.744	16.930	16.021	-5,36%	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,00%
	Desplazamiento hacia trabajo en autobús	9.328	9.067	8.542	8.150	7.713	-5,36%	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,00%
	Desplazamiento hacia trabajo en tren/metro	5.550	5.395	5.083	4.850	4.590	-5,36%	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,00%
Totales	Total Alcance 1 (emisiones directas)	81.174	65.441	67.079	56.435	36.951	-34,52%	3,15	2,61	2,84	2,51	1,74	-30,81%
	Total Alcance 2 (emisiones indirectas)	37.875	34.423	36.135	26.304	26.391	0,33%	1,47	1,38	1,53	1,17	1,24	6,02%
	Total Alcance 3	34.253	33.294	31.369	29.930	28.324	-5,36%	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	0,00%
	Total (alcance 1+2+3)	153.303	133.159	134.583	112.669	91.667	-18,64%	5,95	5,32	5,71	5,01	4,31	-14,03%
	Total (incluyendo operaciones vuelo, que son de alcance 1)	6.203.096	6.204.697	6.194.669	5.895.703	5.743.425	-2,58%	241	248	263	262	270	2,94%

* Aunque las emisiones totales de CO₂ se han reducido un 2,58%, las emisiones por empleado han aumentado debido al descenso de plantilla en un 5%. Sin incluir las operaciones vuelo, las emisiones se han reducido un 18% y las emisiones por empleado un 14%.

Dimensión social / Prácticas laborales y ética del trabajo: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 7 > EMPLEADOS

Indicadores del desempeño social										Área responsable	DJSI	FTSE4Good		
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)					
LA1	Principal	Plantilla								RECURSOS HUMANOS				
		Tierra	> 7. EMPLEADOS > Plantilla y Relaciones Laborales	19.503	19.068	17.548	16.678	15.743	-5,61%					
		Vuelo		6.247	5.961	6.034	5.822	5.550	-4,67%					
		Plantilla TOTAL		25.750	25.029	23.582	22.500	21.293	-5,36%					
		Antigüedad media (años)		14,72	14,29	13,98	15,75	16,73	6,22%					
		Edad media de la plantilla (años)		42,0	41,9	41,7	42,5	43,5	2,21%					
		Tipo de contrato de trabajo												
		Fijo		20.651	19.948	21.068	18.843	18.164	-3,60%					
		Fijo a tiempo parcial		1.519	1.827	1.177	1.732	1.747	0,87%					
		Fijo discontinuo		180	175	40	17	2	-88,24%					
Eventual	3.373	3.079		2.474	1.908	1.380	-27,67%							
LA2	Principal	Nº total de empleados y rotación media de emplados, desglosados por grupo de edad, sexo y región		Ver desgloses en Anexo A.4. y gráfico de pirámide de edades en > 7. EMPLEADOS > Igualdad de oportunidades y diversidad.								✓		
LA3	Adicional	Beneficios sociales para los empleados con jornada completa, que no se ofrecen a los empleados temporales o de media jornada, desglosado por actividad principal	> 7. EMPLEADOS > Asistencia y beneficios sociales	Los empleados con contrato eventual disfrutaban de los mismos beneficios sociales que los trabajadores con contrato indefinido (asistencia médica, acceso a becas, premios buzón de sugerencias, nóminas especiales, vales de comida y billetes de avión gratuitos, entre otros)										
LA4	Principal	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo		Aproximado al 100% (Ver Anexo A.4. para excepciones)								✓		
INDICADOR IBERIA		Porcentaje de afiliación sindical (%)		> 7. EMPLEADOS > Plantilla y Relaciones Laborales							RECURSOS HUMANOS	✓		
		Tierra	57,5		68,3	69,8	72,2	73,0	+ 0,8 p.p.	✓				✓
		Triplantes Pilotos	100		100	100	100	100	-	✓				✓
		Triplantes de Cabina de Pasajeros	31,3		31,5	31,7	31,3	31,7	+ 0,4 p.p.	✓				✓
LA5	Principal	Período(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos, incluyendo si estas notificaciones son especificadas en los convenios colectivos		La legislación española contempla los supuestos en que es exigible un periodo mínimo de preaviso en aquellos casos en que la empresa procede a una modificación sustancial en las condiciones de trabajo de sus empleados, que no ha tenido lugar en Iberia en 2009										
LA6	Adicional	% del total de trabajadores que está representado en comités de salud y seguridad conjuntos de dirección-empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de salud y seguridad en el trabajo		100%	100 % (24 comités y 108 delegados de prevención)	100 % (21 comités y 87 delegados de prevención)	100 % (22 comités y 105 delegados de prevención)	100 % (22 comités y 105 delegados de prevención)	-			✓		
LA7	Principal	Tasa de absentismo por enfermedad común y accidente laboral	> 7. EMPLEADOS > Seguridad y Salud Laboral	Indicador nuevo a partir de 2008			5,1%	5,3%	+ 0,2 p.p.			✓		
		Enfermedades profesionales		0	0	0	0	0	-			✓		
		Número de accidentes laborales o in itinere		2.724	2.591	2.142	1.878	2.703	43,93%			✓		
		Número de días de baja por accidentes laborales o in itinere		Indicador nuevo a partir de 2008			35.404	31.974	-9,69%			✓		
		Número de accidentes mortales		0	0	0	0	1 (in itinere)	100,00%			✓		
LA8	Principal	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves (número de cursos impartidos)		481	747	805	844	294	-65,17%			✓		
LA9	Adicional	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos		100% (Ver indicador LA6 y Anexo A.4.)								✓		

Indicadores del desempeño social										Área responsable	DJSI	FTSE4Good	
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)				
LA10	Principal	Formación: nº total de cursos	> 7. EMPLEADOS > Formación y Desarrollo	11.079	10.777	11.919	11.817	10.552	-10,70%	RECURSOS HUMANOS	✓		
		Formación: nº total de alumnos		80.355	68.625	70.475	82.834	74.481	-10,08%		✓		
		Horas promedio desglosadas por categoría laboral									✓		
		Grupo Superior de Gestores y Técnicos		Indicadores nuevos a patir de 2008			8	14,4	80,02%		✓		
		Pilotos					67	43,6	-34,89%		✓		
		Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP)					24	21,3	-11,42%		✓		
		Técnicos/Especialistas					28	43,7	56,07%		✓		
		Administrativos/Servicios Auxiliares					34	13,5	-60,33%		✓		
INDICADOR IBERIA		Programas de prácticas									✓		
		Novaciones contractuales a empleados	7	9	10	9	10	11,11%	✓		✓		
		Nº de becarios: titulados, estudiantes universitarios y FP	178	229	334	414	427	3,14%	✓		✓		
		Nº de personas con contratos en prácticas	69	31	67	81	40	-50,62%	✓		✓		
LA11	Adicional	Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomenten la empleabilidad de los trabajadores y que les apoyen en la gestión del final de sus carreras profesionales		Cualitativo							✓	✓	
LA12	Adicional	% de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional	> 7. EMPLEADOS > Satisfacción, comunicación interna y motivación	100%, reguladas por Convenio					-		✓		
LA13	Principal	Igualdad de oportunidades (Ver desglose en el Anexo A.4.)	> 7. EMPLEADOS > Igualdad de oportunidades y diversidad > ANEXOS > Anexo A.4. > Plantilla por cualificación y género							✓			
		% Mujeres		36,8%	37,2%	38,5%	38,3%	38,0%	- 0,3 p.p.	✓	✓		
		% Hombres		63,2%	62,8%	61,5%	61,7%	62,0%	+ 0,3 p.p.	✓	✓		
		Nº de mujeres en puestos de responsabilidad (estructura organizativa)		131	139	146	161	128 (*)	-20,50%	✓	✓		
		Nº de mujeres en el Consejo de Administración		0	0	0	0	0	-	✓	✓		
LA14	Principal	Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosado por categoría profesional		El salario entre hombres y mujeres es el mismo para los diferentes niveles profesionales, y está regulado por los Convenios Colectivos.						✓			

(*) En 2009 se produjo un cambio organizativo con una reducción equivalente en el nº total de puestos de estructura, del 19,31%



Dimensión social / Derechos Humanos: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 6 > PROVEEDORES

Ubicación en la memoria: > Capítulo 7 > EMPLEADOS

Indicadores del desempeño social										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
HR1	Principal	% y nº total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos	6. PROVEEDORES > Compras responsables	100% (Iberia requiere en los contratos firmados con los proveedores una serie de clausulas en virtud de las cuales el proveedor se compromete a "no vulnerar ninguno de los principios establecidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, del que Iberia es miembro, y a ofrecer, en el desarrollo de sus funciones, un efectivo cumplimiento de todas aquellas obligaciones que se deriven de los mismos")						COMPRAS E INVERSIONES	✓	✓
HR2	Principal	% de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos, y medidas adoptadas como consecuencia									✓	✓
HR3	Adicional	Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluyendo el porcentaje de empleados formados	7. EMPLEADOS > Formación y Desarrollo	Los contenidos formativos no solamente están ligados al desarrollo de las competencias asociadas a la ocupación sino también a la alineación con los valores y objetivos estratégicos de la compañía, como el respeto al medio ambiente y los derechos humanos. Estos temas son tratados de manera horizontal en todos los cursos de gestión de la empresa, así como en la formación en el puesto de trabajo. Se estiman 3 horas de formación al año para 7.000 empleados aproximadamente. Ver también indicadores HR6 y HR7. Para llegar a todos los empleados se ha elaborado una Guía Ética. Ver Anexo A.1.						RECURSOS HUMANOS		✓
HR4	Principal	Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas	> 1. IBERIA RESPONSABLE > Análisis de impactos	0	0	0	0	0	-			✓
HR5	Principal	Actividades de la compañía en las que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos		Ninguna. Ver indicador LA4								✓
HR6	Adicional	Actividades identificativas que conllevan un riesgo potencial de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a su eliminación		Iberia está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas desde el año 2004, e incluye en sus contratos una cláusula de compromiso del cumplimiento de sus Principios								✓
HR7	Principal	Operaciones identificativas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzado o no consentido, y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación										✓
HR8	Adicional	% del personal de seguridad que ha sido formado en las políticas o procedimientos de la organización en aspectos de derechos humanos relevantes para las actividades	> 6. PROVEEDORES > Compras responsables	100%. Ver indicador HR2						COMPRAS E INVERSIONES		

Dimensión social / Sociedad: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 5 > ACCIONISTAS

Ubicación en la memoria: > Capítulo 8. SOCIEDAD

Indicadores del desempeño social										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
SO1	Principal	Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa	> 3. MEDIO AMBIENTE > Calidad del aire local > 3. MEDIO AMBIENTE > Ruido en el entorno aeroportuario	Fruto de la renovación de la flota, las medidas operacionales y los Sistemas de Gestión Ambiental implantados en la compañía, el impacto de las operaciones en las comunidades del entorno aeroportuario, ruido y emisiones, se reduce año a año.						CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE	✓	✓
SO2	Principal	% y nº total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción	> 5. ACCIONISTAS > Políticas de prevención del fraude y lucha contra la corrupción > 5. ACCIONISTAS > Buen Gobierno	100%	100%	100%	100%	100%	-	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	✓	✓
SO3	Principal	% de empleos formados en las políticas y procedimientos anti-corrupción de la organización		100% de los empleados con responsabilidad en el control interno, de gestión y presupuestario: formación en el puesto de trabajo. Adicionalmente, la Guía Ética para la aplicación de los principios del Pacto Mundial está destinada a todos los empleados							✓	✓
SO4	Principal	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción		En 2009 no ha habido ningún caso significativo. Las obligaciones y medidas a tomar en caso de incumplimientos están recogidas en las normativas de gobierno corporativo y los convenios colectivos.							✓	✓
SO5	Principal	Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying"		Cualitativo								✓
SO6	Adicional	Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países	Esta página	0	0	0	0	0	-		RELACIÓN INVERSORES	✓
SO7	Adicional	Nº total de acciones por causas relacionadas con prácticas monopolísticas y contra la libre competencia, y sus resultados		0	0	0	1 (+)	0	-			✓
SO8	Principal	Valor monetario de sanciones y multas significativas (Dato: En millones de €, total gastos de explotación por indemnizaciones pasajeros y equipajes, en cumplimiento del Reglamento CE nº 261/2004).	> 4. CLIENTES > Los pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > Compromiso con los derechos del pasajero	35,5	51,6	37,0	33,0	25,0	-24,24%			
		0		0	0	0	0	-	INNOVACIÓN Y RIESGOS DE NEGOCIO			

(+) El Tribunal Supremo confirmó en 2008 una multa de 3,6 millones de euros impuesta por el Tribunal de Defensa de la Competencia a Air Europa, Iberia y Spanair, y a las agencias de la Cúpula de Agencias de Viajes Españolas (CAAVE), por fijar cargos a la emisión de billetes aéreos en 2005.



Dimensión social / Responsabilidad sobre productos: ENFOQUE DE GESTIÓN

Ubicación en la memoria: > Capítulo 4 > CLIENTES

Indicadores del desempeño social										Área responsable	DJSI	FTSE4Good
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Ubicación en la memoria > N°. CAPÍTULO > Apartado > Sección o Párrafo	2005	2006	2007	2008	2009	Variación 2009-2008 (% o p.p.)			
PR1	Principal	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Compromiso con la calidad</i> > <i>Nivel de Calidad Obtenida</i> > 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Salud a bordo</i>	100%	100%	100%	100%	100%	-	MARKETING Y FIDELIZACIÓN	✓	
PR2	Adicional	Nº total de incidentes derivados del incumplimiento de la regulación legal o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, distribuidos en función del tipo de resultado de dichos incidentes	> 4. CLIENTES > Garantías para todos nuestros clientes > <i>La Seguridad</i> > 6. PROVEEDORES > <i>Relaciones específicas del sector</i>	0	0	0	0	0	-			
PR3	Principal	Tipo de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y % de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Compromiso con los derechos de los pasajeros, Compromiso con la transparencia en precios, Atención a pasajeros con necesidades especiales</i>	100%	100%	100%	100%	100%	-		✓	
PR4	Adicional	Nº total de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información de los productos y servicios, distribuidos en función del tipo de resultado de dichos incidentes		0	0	0	0	1 (++)	-			
PR5	Adicional	Prácticas con respecto a la satisfacción del cliente, incluyendo los resultados de los estudios de satisfacción del cliente	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Compromiso con la Calidad</i>	Cualitativo						CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE		
PR6	Principal	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidos la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Compromiso con la transparencia en precios</i> > 4. CLIENTES > Garantías para todos nuestros clientes > <i>Ética publicitaria</i>	Cualitativo						PUBLICIDAD Y PATROCINIO		
PR7	Adicional	Nº total de incidentes fruto del incumplimiento de las regulaciones relativas a las comunicaciones de marketing, incluyendo la publicidad, la promoción y el patrocinio, distribuidos en función del tipo de resultado de dichos incidentes		1 (0 euros)	1 (0 euros)	0	0	0	-			
PR8	Adicional	Nº total de reclamaciones debidamente fundamentadas en relación con el respeto a la privacidad y la fuga de datos personales de clientes	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Compromiso con los derechos de los pasajeros</i>	0	0	0	0	0	-	INNOVACIÓN Y RIESGOS DE NEGOCIO		
PR9	Principal	Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización	> 4. CLIENTES > Los Pasajeros de Iberia: nuestra razón de ser > <i>Atención a pasajeros con necesidades especiales</i>	0	0	0	0	0	-	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA		✓

(++) Sentencia de la Audiencia de Madrid por denegar el embarque sin acompañante a tres personas con discapacidad auditiva en un vuelo de Melilla a Madrid en 2004. Iberia y Air Nostrum aceptaron los términos del fallo: modificar sus normas de atención y abonar la cantidad simbólica de 1 euro a cada uno ellos.



INDICADORES NO APLICABLES				Área responsable
Código GRI	Tipo de indicador	Denominación indicador	Motivo	
EN9	Adicional	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua	No existen impactos significativos en el caso de Iberia. El agua empleada por Iberia procede exclusivamente de la red municipal de suministro, no contando con pozos ni puntos de captación propios.	CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE
EN11	Principal	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados, de alto valor en biodiversidad	Iberia no opera en terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o en áreas de alta diversidad.	
EN12	Principal	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad	Así mismo, Iberia no supone una amenaza para las especies incluidas en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales, ya que las operaciones de la Compañía no se desarrollan en los hábitats de estas especies. Ver indicador EN13.	
EN15	Adicional	Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción, incluidas en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales y cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones según el grado de amenaza de la especie	Paralelamente, la actividad de Iberia no afecta a los recursos hídricos y hábitats relacionados. Adicionalmente, los vertidos de la compañía quedan muy por debajo de los límites establecidos en la legislación aplicable.	
EN25	Adicional	Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados significativamente por vertidos de agua y aguas de escorrentía		
EN27	Principal	Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos	Este indicador no es aplicable al transporte aéreo. No obstante, es destacable el ahorro de recursos que supone la emisión del billete y de la tarjeta de embarque electrónicos, tanto en los servicios de pasaje como de carga, y la gestión de residuos de las actividades de tierra, que se detallan en el capítulo de Medio Ambiente de esta Memoria.	
HR9	Adicional	Número total de incidentes relacionados con violaciones de los derechos de los indígenas y medidas adoptadas	La estructura internacional de la compañía desarrolla funciones exclusivamente comerciales y administrativas en zonas urbanas, por tanto, sin impactos significativos en estos aspectos.	RECURSOS HUMANOS

A.3. Aportaciones de carácter social y Acuerdos de patrocinio

2009 / Aportaciones realizadas por Iberia a entidades y causas de carácter social: 1.617.919 €			
Entidad	Colaboración	Euros	Valoración en especie (€)
Mano a Mano	Envío de ayuda humanitaria (118.120 kilos)		144.226
	Coordinación de proyectos (4 billetes)		6.159
	Asistencia médica para niños extranjeros en España (11 billetes)		23.913
APMIB	Transporte mercancías (83.109 kilos)		84.713
	Ayuda anual a Fondo Perdido	72.121	
	Campaña Navidad 2008 "Puja por ellos"	36.041	
	Donativo Fondo Social Interno de Tierra	144.243	
	Aportación empresa por TCP's	118.331	
	Billetes para coordinación de gestión de los C.E.E. (20 billetes)		12.684
Agencia Española de Cooperación Internacional AECID	Colaboración en todas sus actividades y proyectos		800.000
Fundación Europa Nostra	Cena benéfica		1.950
CRUZ ROJA ESPAÑOLA	Donación	600	
	Traslado Brasil de una niña tras ser operada		14.315
Marcha Mundial por la Paz	Billetes de avión para los periodistas que cubrieron el evento		9.296
Fundación Empresa y Sociedad	Colaboración con sus actividades	4.263	
Fundación Ilusiones	Colaboración en sus proyectos con niños enfermos		30.000
Fundación "You First"	Transporte de 10 ordenadores a Dakar		516
Centro Internacional de Toledo para la Paz	Colaboración en sus actividades		50.000
Foro de Reputación Corporativa	Colaboración en sus actividades	31.800	
Fundación de Ayuda contra la Drogadicción	Colaboración con sus actividades		30.500
Asociación Española contra el Cáncer	Donación	600	
Ruta de la sonrisa	Autorización de 70 kgs. de exceso de equipaje		150
Delegación española de la OTAN en la U.E	Bazar benéfico		1.498
TOTAL		407.999	1.209.920
Otras:	Recaudación a bordo para Special Olympics : donación clientes	2.188	
	Organización Nacional de Trasplantes: Transporte de 83 órganos para trasplante		

2009 / Aportaciones realizadas por Iberia en proyectos de medio ambiente: 675 €			
Entidad	Colaboración	Euros	Valoración en especie (€)
Embajada de Cuba	Traslado a cuba de reptil en peligro de extinción		545
Consejería de medio ambiente de Andalucía	Traslado del lagarto tiznada desde Sevilla a Tenerife		130
TOTAL			675

Agradecimientos

Iberia desea agradecer a todos los clientes, accionistas, proveedores, instituciones y empleados que colaboran desinteresadamente con las iniciativas y proyectos socialmente responsables que la compañía pone en marcha cada año.



Acuerdos de patrocinio año 2009

Inversión total euros: 7.870.765

INSTITUCIONES DE CARÁCTER SOCIAL		€
Agencia Española de Cooperación Internacional		
Fundación You First Foundation		
Centro Internacional de Toledo para la Paz		
Cruz Roja Española		
Fundación Ilusiones		
Fundación de Ayuda contra la Drogadicción		
Fundación Ulls del Mon		
TOTAL		1.958.515
EDUCACIÓN		€
C.R.U.E		
Fundación Carolina		
Premio Ingeniero Rafael de Ureña		
Instituto de Empresa		
Universidad Rey Juan Carlos		
Universidad de Alcalá de Henares		
Fundación Ecomar		
TOTAL		1.166.022
ARTE Y CULTURA		€
Asociación Bilbaína de Amigos de la Ópera		
Pilgrim Pictures Media		
Asociación Cultural Aldivia		
Casa de América		
Art Fair		
Círculo de Bellas Artes		
Fundación Cristobal Gabarrón		
Fundación Gran Teatre del Liceu de Barcelona		
Fundación Isacc Albéniz		
Fundación Juan March		
Fundación Museo Guggenheim de Bilbao		
Fundación Príncipe de Asturias		
Cortometraje "El milagro de la pupuna y los aviones"		
SEACEX		
I.E.S.E.		
Instituto Cervantes		
Instituto Valenciano de Arte Moderno		
Egeda-Premios José María Forqué		
Fundación First Team		
Fundación Carlos de Amberes		
José Manuel Ciria		
Fest. Int. De Música Clásica de Villanueva de los Infantes		
Madrid Fusión - Jornadas Gastronómicas		
Asociación Cultural Romanza		
Organización de Estados Iberoamericanos		
Museo del Prado		
Orfeón Donostiarra		
Semana Internacional de Cine de Valladolid		
OEPLY		
Fundación Francisco Godia		
Fundación Pablo Iglesias		
TOTAL		944.146
DESARROLLO SOCIOECONÓMICO		€
Asociación Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona		
Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU)		
Club de Madrid		
Fundación Sistema		
Fundación Madrid Excelente		
Management Focus		
Fundación CIDOB		
Fundación Rayet		
Asociación Española de Accionistas Minoritarios de Empresas Cotizadas		
Asociación de Creadores de Moda de España		
Feria ágora sobre salud laboral		
Fundación EOI		
Fundación SISTEMA		
IESE/Instituto Estudios Superiores de Empresa		
Fundación Euroamérica		
Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos		
Fundación Iberoamericana para la gestión de la calidad (FUNDIBEQ)		
TOTAL		191.362
DEPORTE		€
CETURSA Sierra Nevada		
Pilates Day		
XXII Trofeo de orientación "Martin Kronlund"		
Vuelta al Mundo de Vela (Volvo Ocean Race)		
TOTAL		3.007.165
SALUD		€
Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas Carlos III		
Barcelona Centro Médico		
Fundación Respira		
TOTAL		105.000
TURISMO		€
Oficina de Turismo de Centroamérica		
Asociación EXCELTUR		
TOTAL		49.585
MEDIOS DE COMUNICACIÓN		€
Asociación Prensa de Segovia		
Federación Gremios Editores de España		
Onda Cero - Premios "Protagonistas"		
Telemadrid - Programa "Madrileños por el mundo"		
Asociación de Periodistas Europeos		
TOTAL		86.405
VARIOS		€
Asociación de Marcas Renombradas Españolas		
Infiniconsulting		
Fundación Ideas		
Gate Gourmet		
Embajada de Guatemala - Fiesta de Navidad		
Instituto de Consejeros-Administradores		
Fundación Dña. María de las Mercedes		
Fundación Empresa y Sociedad		
Foro de Reputación Corporativa		
TOTAL		362.565



A.4. Plantilla y Relaciones Laborales

Por países:

País	Nº empleados a 31-12-09	Acuerdo laboral	Representación sindical
ALEMANIA	60	✓	✓
ARGENTINA	68	✓	✓
AUSTRIA	4	✓	✓
BELGICA	16	✓	✓
BRASIL	109	✓	✓
CHILE	31	✓	✓
COLOMBIA	9		
COSTA RICA	9		
CUBA	15		
DINAMARCA	7		
ESPAÑA	20.432	✓	✓
EE.UU.	45		
ECUADOR	24		
EGIPTO	9		
FRANCIA	53	✓	✓
GRECIA	10	✓	✓
GUATEMALA	10		
GUINEA ECUATORIAL	8		
HOLANDA	15	✓	✓
IRLANDA	3	✓	✓
ISRAEL	17	✓	
ITALIA	54	✓	✓
MARRUECOS	14		
MEXICO	50	✓	✓
NIGERIA	1		
PANAMA	8		
PARAGUAY	2		
PERU	23		✓
POLONIA	2		
PORTUGAL	24	✓	✓
PUERTO RICO	7		
REINO UNIDO	43	✓	✓
REPUBLICA CHECA	2		
REPUBLICA DOMINICANA	21		
RUMANIA	2		
RUSIA	7		
SENEGAL	8		
SUDAFRICA	10		
SUECIA	4	✓	
SUIZA	18		
TURQUIA	7		
URUGUAY	5	✓	
VENEZUELA	27	✓	✓
TOTAL PLANTILLA	21.293		

Plantilla por colectivo, edad y antigüedad:

Colectivo	Nº de personas	Edad media	Antigüedad media
Tierra Nacional	14.862	43,65	16,94
Tripulantes de Cabina de Pasajeros	3.910	41,71	16,47
Pilotos	1.640	46,00	17,12
Personal local en el extranjero	861	43,46	13,35
Españoles fuera del territorio nacional	20	46,05	21,40
TOTAL	21.293	43,47	16,73

Plantilla por negocio:

Área	Tierra	Vuelo	Total
CORPORATIVA	1.122	n.a.	1.122
TRANSPORTE AÉREO	2.871	5.550	8.421
AEROPUERTOS	7.926	n.a.	7.926
MANTENIMIENTO	3.824	n.a.	3.824
TOTAL	15.743	5.550	21.293

Plantilla por tipo de contrato:

Tipo de contrato	
FIJO	18.164
FIJO A TIEMPO PARCIAL	1.747
FIJO DISCONTINUO	7.926
EVENTUAL	2
TOTAL	21.293

Desglose de plantilla por cualificación y género:

GRUPO LABORAL	MUJERES		HOMBRES		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
ALTA DIRECCIÓN	1	10,00%	9	90,00%	10	0,05%
GRUPO SUPERIOR DE GESTORES Y TÉCNICOS	431	38,93%	676	61,07%	1.107	5,20%
TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES	32	1,09%	2.891	98,91%	2.923	13,73%
TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS TIERRA		0,00%	9	100,00%	9	0,04%
TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES		0,00%	18	100,00%	18	0,08%
TÉCNICOS DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	26	21,67%	94	78,33%	120	0,56%
TÉCNICOS DE PROCESO DE DATOS	7	14,58%	41	85,42%	48	0,23%
ADMINISTRATIVOS	3.657	66,37%	1.853	33,63%	5.510	25,88%
PVT	38	36,54%	66	63,46%	104	0,49%
SERVICIOS AUXILIARES	455	9,04%	4.578	90,96%	5.033	23,64%
SUBTOTAL TIERRA (a)	4.646	31,24%	10.226	68,76%	14.872	69,84%
PERSONAL LOCAL EN EL EXTRANJERO	449	52,15%	412	47,85%	861	4,04%
SUBTOTAL TIERRA (b)	449	52,15%	412	47,85%	861	4,04%
SUBTOTAL TOTAL TIERRA (C)	5.096	32,37%	10.647	67,63%	15.743	73,94%
PILOTOS	60	3,66%	1.580	96,34%	1.640	7,70%
TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS	2.935	75,06%	975	24,94%	3.910	18,36%
SUBTOTAL VUELO (D)	2.995	53,96%	2.555	46,04%	5.550	26,06%
TOTAL (C + D)	8.091	38,00%	13.202	62,00%	21.293	100,00%

A.5. Certificado de verificación

AENOR Asociación Española de
Normalización y Certificación

VERIFICACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

VMS-Nº 008/10

La Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) ha verificado que la Memoria de la empresa:

IBERIA L.A.E., S.A

Titulada: **MEMORIA DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA 2009**

Y con número de depósito legal: M-15909-2010

Proporciona una imagen razonable y equilibrada del desempeño, teniendo en cuenta tanto la veracidad de los datos de la memoria como la selección general de su contenido, siendo su nivel de aplicación: **A⁺**

Este aseguramiento externo se ha realizado en conformidad con la Guía G3 del Global Reporting Initiative. La verificación se ha realizado con fecha 18 de marzo de 2010, no considerando cualquier circunstancia acontecida con posterioridad.

La presente verificación es vigente salvo suspensión o retirada notificada en tiempo por AENOR y en las condiciones particulares indicadas en la solicitud nº GRI-006/10 de fecha 8 de febrero de 2010 y en el Reglamento General de verificación de memorias de sostenibilidad de fecha enero de 2007 que exige entre otros compromisos permitir las visitas de sus instalaciones por los servicios técnicos de AENOR para comprobar la veracidad de lo declarado.

Esta declaración no condiciona la decisión que el propio Global Reporting Initiative pueda adoptar para incorporar a IBERIA, L.A.E., S.A., en la lista de entidades que han realizado la memoria en conformidad con la Guía GRI, y que publica en su página Web: <http://www.globalreporting.org/GRIReports/GRIReportsList/>.

Fecha de emisión: 13 de abril de 2010


El Director General de AENOR

Producido por Grupo CGA

Depósito Legal: M-15909-2010